A Primeira Viagem Neerlandesa à Ásia, 1595-1597
Objetivos e interações com os Portugueses

Cristina Maria Ribeiro de Sousa Ferreira Leal

Dissertação de Mestrado em
História Moderna e dos Descobrimentos

Nota: lombada (nome, título, ano)
- encadernação térmica -

Março 2013

Dissertação apresentada para cumprimento dos requisitos necessários à obtenção do grau de Mestre em História Moderna e dos Descobrimentos, realizada sob a orientação científica da Professora Doutora Susana Münch Miranda.

«A História é a minha paixão, é mesmo, se se quiser, a minha religião.»

Pierre Vidal-Naquet

AGRADECIMENTOS

O projeto de iniciar uma pesquisa no âmbito da História Moderna e dos Descobrimentos segue-me desde longa data. Não sendo a minha área profissional, as imposições do quotidiano fizeram deste um contínuo projeto adiado, mas nunca esquecido. A primeira pessoa a quem agradeço é, sem dúvida, à professora Cármen Sofia, que nos idos tempos no liceu D. Filipa de Lencastre me incutiu um enorme interesse pela História e respeito por quem tão bem a soube ensinar. Uma vez iniciado o mestrado, muito devo à Faculdade de Ciências Sociais e Humanas (FCSH) da Universidade Nova de Lisboa, na pessoa dos seus professores, que me elucidaram sobre o Estado da Arte necessário à persecução deste trabalho, em especial os professores doutores Ana Isabel Buescu, António Camões Gouveia e Pedro Cardim. Aos professores doutores João Paulo de Oliveira e Costa, Angelo Cattaneo e Luís Filipe Thomaz, embora nunca tivesse sido sua aluna, quero agradecer as muitas palestras e seminários a que assisti, e que foram decisivos na consolidação de conhecimentos. Também quero expressar os meus agradecimentos aos funcionários da biblioteca da FCSH, Galveias e Biblioteca Nacional, pela contínua ajuda na pesquisa da bibliografia de referência. Bem assim como ao Centro de História de Além-Mar, por me ter facultado o acesso às suas obras e à Dra. Helena Serra do Centro Nacional de Cultura, pela cortesia em me abrir as portas da sua biblioteca. À minha sempre amiga Marja Mentrop quero agradecer ter requisitado na Rijksbibliotheek em Haia e transportado muitos e bem pesados volumes até Lisboa, a que eu, de outro modo, não poderia ter tido acesso. À Linschoten Vereeniging, na pessoa do seu secretário Pieter Jan Klapwijk, agradeço também as sempre pertinentes indicações que me forneceu.

Acima de tudo, não poderia terminar sem um sentido muito obrigada à professora doutora Susana Münch Miranda. Não só pela excelente informação técnica mas, muito para além disso, pela sua continuada disponibilidade e paciência na forma como, ao longo de dois anos, nunca deixou de acreditar no meu projeto. Sem a sua orientação, este trabalho nunca teria chegado a bom porto. Finalmente, às minhas amigas, pelo encorajamento, e à minha família, pelo respeito pelas 'ausências' da esposa e mãe durante o cumprimento desta realização pessoal.

A Primeira Viagem Neerlandesa à Ásia, 1595-1597

Objetivos e interações com os Portugueses

Cristina Maria Ribeiro de Sousa Ferreira Leal

RESUMO

PALAVRAS-CHAVE: Década de 1590, Províncias Unidas, Primeira Viagem, Insulíndia

Durante a década de 1590, a República das Sete Províncias Unidas encetou expedições marítimas à Ásia, procurando interferir no comércio das especiarias explorado pelos portugueses. A primeira viagem neerlandesa a atingir com sucesso a Insulíndia chegou a Java em 1596, da qual resultaram vários relatos. O primeiro objetivo desta dissertação consiste em identificar as motivações que levaram os neerlandeses a lançarem este projeto, visto que nada o faria prever nas décadas anteriores. Num segundo plano de análise, com base no estudo do diário da viagem escrito por Willem Lodewycksz, procura-se aferir a natureza das interações estabelecidas com os portugueses, bem como saber se os neerlandeses procuravam, já nesta fase inicial, um local de estabelecimento em Java e se haveria neste projeto um designio de carácter político, para além do evidente carácter comercial.

The first Dutch Voyage to Asia, 1595-1597

Goals and interactions with the Portuguese

ABSTRACT

KEYWORDS: The 1590's, Dutch Republic, First Voyage, Malay Archipelago

During the 1590's, the Dutch Republic carried out maritime expeditions to Asia seeking to interfere with the Portuguese spice trade. The first successful Dutch voyage to the Malay Archipelago reached Java in 1596, in the course of which several journals were written. The first goal of this dissertation aims at identifying the reasons for the Dutch to launch this seaborne project, as it was hardly to be foreseen in the previous decades. A second analysis aims at the study of William Lodewyckcs' journal, as to assert the level of interactions that occurred with the Portuguese, as well as if the Dutch at this early stage already sought a base in Java and furthermore to perceive a possible political background in the enterprise, beyond the evident commercial interest.

ÍNDICE

INTRODUÇÃO

> «Ora não fosse, querido leitor, a nossa Nação Neerlandesa ter procurado terras estranhas, para lá traficar, e tomar disso proveito como se fazia em Espanha, contrariando os longos embargos dos seus navios, confisco de bens, desrespeito dos negociantes e marinhagem, (…) na esperança de tal acabar, fundaram alguns comerciantes no ano de 1594 (…) uma companhia para aparelhar quatro navios para as Índias-Orientais (…)»[1]

Na década de 1590, na recentemente fundada República das Sete Províncias Unidas[2] faziam-se planos para iniciar grandes empreendimentos marítimos. Estava-se em plena Guerra dos Oitenta Anos,[3] nas Províncias Unidas as atividades ligadas ao comércio cresciam e as aspirações dos holandeses e zelandeses,[4] em constituírem uma rota autónoma para a Ásia, tornavam-se evidentes. Assim, em 1594 e 1595, ainda antes

---

[1] «*Alsoo voor desen, beminde Leser, gheen vreemde landen door onse Nederlandtsche Natie op ghesocht hebbben gheweest, om aldaer haren coophandel te dryven, haer altoos ghenoeghende met de ghemeyne profyten die zy in Spaengien deden, niet teghenstaende de ghedurighe arresten van hare schepen, confiscatie van goederen, vanckenissen der Coopluyden ende Schipperen (...) nochtans hopende altoos sulcks eens ophouden soude, hebben haer tot den Iare 1594 (...) eenige Coopluyden (...) een compaengie ghesloten om vier Schepen nae Oost-Indien toe te rusten*», Lodewycksz, *De Eerste Schipvaart*, pp.XXXI - XXXII.

[2] A República das Sete Províncias Unidas foi fundada em 1588, englobando as províncias de Friesland, Groningen, Overijssel, Gelderland, Utrecht, Zeeland e Holland, na sequência do êxito das campanhas conduzidas em 1580-1587 pelo príncipe Maurício de Nassau (1567-1625) e do Tratado de Utrecht de 1579. Doravante mencionada nesta dissertação como as Províncias Unidas.

[3] A Guerra dos Oitenta Anos ou a Revolta Neerlandesa, 1568-1648. Tratou-se da guerra de secessão entre os Países Baixos do Norte e o Império Habsburgo, que deu origem à formação da República das Sete Províncias Unidas.

[4] Nas fontes neerlandesas, os habitantes das Províncias Unidas não aparecem referenciados com um nome genérico, remetendo-se a sua designação à província de origem. Tal será mantido ao longo do corpo desta dissertação. A designação Neerlandeses será utilizada quando não existir uma referência direta à província de origem.

da publicação do *Itinerário*[5] de Jan Huygen van Linschoten (1563-1611) em 1596, fizeram-se tentativas de explorar o caminho marítimo para o Índico contornando o cabo Norte, em que o próprio Linschoten participou. Considerava-se que, contornando a Europa pelo norte, se chegaria rapidamente à China, evitando-se confrontos com os portugueses e os espanhóis. Ao mesmo tempo, sabe-se que, já em finais de 1592, se encontrava em Lisboa Cornelis de Houtman (c. 1565-1599), um holandês ao serviço de um grupo de comerciantes de Amesterdão, que vinha incumbido de recolher informações sobre cartas marítimas do Índico. Esta estadia é elucidativa de que os holandeses demonstravam, bem cedo na década de 1590, um particular interesse pelas rotas comerciais exploradas pelos portugueses. Em 1594 Cornelis de Houtman regressou à Holanda, e nesse mesmo ano nove comerciantes de Amesterdão fundaram uma companhia marítima, com o objetivo de estabelecer uma carreira comercial para a Índico através da rota do Cabo. Sob os auspícios dessa companhia, Houtman liderou, em 1595, a primeira viagem holandesa à Insulíndia. Ao iniciar a viagem para Sunda, Cornelis de Houtman sabia exatamente para onde navegar, de modo a salvaguardar os interesses comerciais dos organizadores da expedição. No decurso desta viagem inaugural foram redigidos diversos diários, tendo alguns deles sido publicados após o regresso da frota à Holanda em 1597.

Nos últimos anos, André Murteira tem vindo a desbravar terreno na historiografia portuguesa, no que respeita ao estudo das fontes neerlandesas para o período entre 1595 a 1625, cruzando-as com as fontes portuguesas. A sua investigação centra-se predominantemente nos primeiros anos do século XVII, marcados pela vigência da Companhia Holandesa das Índias-Orientais (*Verenigde Oost-Indische Compagnie*, VOC), tendo como objeto de análise os efeitos do corso neerlandês na Ásia portuguesa e na prestação da Carreira da Índia.[6] Já os relatos e diários das primeiras viagens neerlandesas ao Índico encontram-se ainda pouco estudados entre nós, muito embora constituam fontes primárias de interesse para a história da presença portuguesa na Ásia. Enquanto estudante da licenciatura de Estudos Germânicos na *Rijksuniversiteit* em Groningen,[7] nos Países Baixos, tomei conhecimento destes relatos na cadeira de Filologia, que imediatamente me despertaram a curiosidade. Os diários que então pude

[5] Referência à obra *Itinerário, Viagem ou Navegação van Linschoten para as Índias Orientais ou Portuguesas (...)* de Jan Huygen van Linschoten, publicada em 1596. Doravante mencionado no corpo da dissertação como *Itinerário.*Sobre este assunto cf.*infra* o capítulo 3, ponto 2.
[6] Murteira 2006, 2010 e 2012.
[7] Bolsa de estudo atribuída pela Rijksuniversiteit entre 1984-88.

ler pela primeira vez, e aos quais se faz referência nesta dissertação, são aqueles editados pela *Linschoten-Vereeniging*. Esta associação neerlandesa, fundada em 1908, foca o seu objeto de trabalho na preservação da memória do passado marítimo neerlandês, compilando desde então inúmeros volumes contendo documentos e fontes primárias fac-similadas e, por vezes, manuscritas. Os volumes mais antigos, que se encontram esgotados na editora Nijhoff de Haia, estão, contudo, disponíveis em suporte informático. São estes, aliás, os de maior relevância para a análise das questões às quais se pretende dar resposta nesta dissertação. A primeira destas questões prende-se com a natureza das viagens exploratórias dos neerlandeses à Ásia. Certamente que o principal motivo para a sua organização seria do foro comercial. No entanto, estas decorreram num momento em que a Península Ibérica se perfilou como o inimigo, o que nos leva a questionar se teria havido uma outra motivação subjacente. Isto é, se as Províncias Unidas teriam tido um interesse no seu fomento, englobando-as num desígnio de matriz política que, como sabemos, estava patente mais tarde com a constituição da VOC. Uma segunda questão foca a estratégia comercial neerlandesa, nomeadamente, se nesta fase precoce haveria já o intuito de instalar um posto avançado em Java e, no caso afirmativo, em que local. A terceria e última questão prende-se com um aspeto prático: ao chegarem à Insulíndia, os holandeses depararam-se com portugueses aí instalados e, neste campo, qual seria o testemunho das fontes para uma análise da natureza das interações estabelecidas entre os holandeses, os portugueses e as populações locais.

Para obter respostas às questões acima enunciadas, optou-se por estudar nesta dissertação o relato de Willem Lodewycks da Primeira Viagem[8] a Java (1595-1597). Trata-se de uma fonte impressa preparada e anotada por G. P. Rouffaer e J. W. Ijzerman.[9] Para a análise das consequências da viagem inaugural e a preparação da Segunda Viagem, socorremo-nos dos textos compilados por J. Keuning,[10] onde se incluem as observações de Everaert van Reyd (1550-1602) e Anthonis Duyck (c.1560-1629), visto não existir uma fonte primária para esta viagem.

---

[8] A Primeira Viagem é a designação que surge na documentação neerlandesa para a viagem inaugural de 1595. A Segunda Viagem remete para a segunda expedição a chegar a Java em 1598. Doravante também assim chamadas no corpo do texto desta dissertação.

[9] Lodewycksz, *De Eerste Schipvaart*, 1915. http://archive.org/stream/deeersteschipvaa01rouf jzerman, (acedido a 03.03.2013).

[10] Keuning vol. 1e 2,1938. http://www.geheugenvannederland.nl/?/nl/items/KONB10:000000000000006P/&p=2&i=11&st=Van%20zeehelden%20en%20avonturiers:%20reisverhalen%20uit%20de%2016e%20en%2017e%20eeuw&sc=(isPartOf%20any%20%27KONB10%27)/&colcode=KONB10 (acedido a 03.03.2013).

A historiografia neerlandesa dedicou um vasto rol de obras ao capítulo da fixação holandesa e zelandesa no Índico, das quais se procedeu a uma seleção criteriosa para evitar a dispersão. Frederick Willem Stapel, durante a sua estadia na Indonésia, inaugurou o estudo contemporâneo da Índia neerlandesa publicando artigos em revistas da especialidade. Em 1938, lançou a sua obra de fundo em cinco volumes dedicados a este tema,[11] onde perpassa o orgulho pelo passado colonial do seu país de origem, o que, de resto, se insere no espírito historiográfico europeu da época. Esta monumental obra foi escolhida como primeira referência nesta dissertação, porque nela se inclui o texto pioneiro de Heert Terpstra,[12] que identificou e analisou, de forma sistemática, as companhias marítimas constituídas para o período entre 1594 e 1602. Este assunto foi retomado na historiografia recente por Femme Gaastra, que abordou as *Voorcompagnien* para construir o passado da VOC.[13] Também em trabalhos recentes, Menno Witteveen enfatizou o papel determinante que as primeiras viagens tiveram na implementação de uma rota autónoma para Java e a fixação neerlandesa na Insulíndia.[14] Quanto aos aspetos políticos ligados à organização das primeiras viagens, Jurrien van Goor e Ernst van Veen[15] publicaram estudos sólidos sobre o tema, tendo as suas conclusões constituído o ponto de partida para uma leitura cuidada da fonte em relação a este assunto. Estes mesmos autores deram um contributo valioso na construção do conhecimento das dinâmicas do comércio neerlandês no Índico, bem assim como Peter Emmer, Femme Gaastra e os incontornáveis Charles R. Boxer e Jonathan Israel.[16] Neste momento da investigação sentiu-se a necessidade de analisar os fatores endógenos e exógenos às Províncias Unidas, que poderiam ter potenciado o interesse dos investidores neerlandeses do final do século XVI, em estabelecerem uma carreira comercial direta com Índico. Para tal, era de interesse sublinhar o caráter versátil da frota mercante neerlandesa e a sua expansão, pelo que os estudos de Jonathan Israel e Charles R. Boxer foram, mais uma vez, essenciais, bem assim como os contributos da historiografia neerlandesa de referência.[17] Por outro lado, não se podia deixar de focar o cariz intrinsecamente burguês da sua sociedade urbana, focada na obtenção de capitais através do comércio. Neste capítulo as opiniões são contraditórias, de modo que para

---

[11] Stapel 1930 e 1945.
[12] Terpstra 1945.
[13] Gaastra 2009.
[14] Witteveen 2002; Gaastra 2009.
[15] Van Veen 2000;Van Goor 2004.
[16] Boxer 1958 e 1965; Israel 1989; Emmer, Gaastra 1996; Emmer 2003; Van Goor 2004 e 2010; Van Veen 2010.
[17] Israel 1989 e 2001; Boxer 1965; De Vries, Van der Woude 1997.

formar uma imagem o mais correta possível, julgou-se prudente consultar Maurice Aymard e, como contraponto, Sanjay Subrahmanyam e a obra recente de Jan de Vries e Ad van der Woude.[18]

À medida que as leituras progrediram, foi-se tornando claro que as relações comerciais entre os Países Baixos e a Península Ibérica datavam de longa data, potenciando uma troca de saberes e de experiências relevantes entre os dois estados. Numa primeira instância, os trabalhos de Virgínia Rau e Jacques Paviot permitiram iniciar os estudos da Flandres como plataforma privilegiada para a distribuição dos bens provenientes de Portugal e, nesta, do papel de Antuérpia como entreposto.[19] Os conhecimentos nesta matéria foram aprofundados com os dados recolhidos da obra de Vitorino Magalhães Godinho, Jorge Pedreira e da recente publicação de Leonor Costa, Pedro Lains e Susana Münch Miranda.[20] A partir de 1585, no entanto, as trocas comerciais com a Flandres perderam o seu fulgor e, ao invés, aquelas com os Países Baixos do Norte intensificaram-se. Para o estudo das relações comerciais entre Portugal e as Províncias Unidas foi essencial, mais uma vez, consultar Jonathan Israel e, nos domínios do comércio do sal, Virgínia Rau e o contributo de Peter Emmer.[21] Importava de igual modo auscultar as opiniões sobre as consequências que as dinâmicas da Guerra dos Oitenta Anos trouxeram a este assunto. Entre muitos outros aspetos, haveria que tomar em consideração os embargos filipinos decretados sucessivamente em 1585, 1595 e 1598. J.H. Kerknkamp e James Boyajian[22] perfilaram-se como a primeira opção de consulta, devido às suas muito citadas obras, em que exploram o modo como decorreu o comércio entre as potências inimigas em contexto de guerra, a que se juntaram os trabalhos efetuados por diversos autores já referenciados.[23]

As leituras acima enunciadas afiguraram-se de importância, de forma a atestar qual o grau de conhecimento que existiria nas Províncias Unidas sobre o mundo Quinhentista português e as dinâmicas do seu império. Ainda que com um carácter disperso, estas não eram inexistentes e para tal teriam contribuído os testemunhos de neerlandeses que, com maior ou menor regularidade, se encontravam no decurso das suas atividades profissionais na capital do reino, bem como em Goa. J. G. Everaert conduziu um levantamento muito significativo da presença precoce de neerlandeses no

[18] Aymard 1982; Subrahmanyam 1995; De Vries, Van der Woude 1997; Israel 1989.
[19] Rau 1984a e1984b; Paviot 2006.
[20] Godinho 1982; Pedreira 1998; Costa, Lains, Miranda 2011.
[21] Rau 1984b; Israel 1989;Van Veen 2000; Emmer 2005.
[22] Kernkamp 1934; Boyajian 1993.
[23] Boxer 1965; Israel 1989 e 2001; Van Veen 2000; Costa, Lains, Miranda 2011.

Estado da Índia, [24] que foi complementado com as contribuições de Ana Maria P. Ferreira e Gregor Metzig.[25] Arie Pos e Menno Witteveen dão-nos conta de que os saberes circulavam, focando exemplos de técnicos neerlandeses que teriam em seu poder informações fidedignas sobre roteiros e cartas marítimas de origem portuguesa.[26] Nesta matéria são também de importância os comentários de Jan Parmentier.[27] De entre todos os neerlandeses que contataram com a Ásia portuguesa, destaca-se o conhecido Jan Huygen van Linschoten, cuja consulta do *Itinerário*, publicado pela *Linschoten Vereeniging* e a tradução para português de Arie Pos, sob orientação de Rui Loureiro, não se pôde dispensar ,[28] de modo a aferir das bases técnicas e informativas que permitiram a chegada a bom porto da primeira expedição holandesa a Java. Ao longo da leitura do relato de Lodewycksz pretende-se constatar se estão patentes referências se não explicitas, pelo menos implícitas, a todos estes documentos, roteiros e cartas marítimas.

O estado da arte sobre a temática do lançamento e implementação das viagens exploratórias neerlandesas à Insulíndia na década de 1590 não está, por certo, completa. Contudo, dos autores escolhidos, julga-se ter reunido um conjunto de estudos e obras gerais que permitem uma caracterização da sociedade Quinhentista e valências comerciais dos Países Baixos do Norte, a das motivações que levaram as Repúblicas Unidas a encetar as suas viagens interoceânicas.

Resta finalizar referindo que não se poderia ter uma perceção da importância do comércio marítimo para o Índico, da implantação portuguesa neste tráfico, das dinâmicas do comércio intra-asiático e das suas especificidades, sem consultar as obras de referência de Luíz Filipe Thomaz, Vitorino Magalhães Godinho, Charles R. Boxer, Anthony Disney, Sanjay Subrahmanyam, Michael Pearson, Om Prakash, A. J. R. Russel-Wood, S. B. Schwartz, Francisco Bethencourt, Diogo Ramada Curto, Leonor Freira Costa, Rui Manuel Loureiro, Paulo Jorge de S. Pinto e Manuel Lobato.[29] Estas leituras foram complementadas com a consulta das obras de Luís Albuquerque, João

[24] Everaert 1998.
[25] Ferreira 2000; Metzig 2011.
[26] Pos 1998; Witteveen 2002.
[27] Parmentier 1998.
[28].Linschoten, *Itinerario, Voyage ofte schipvaert* 1910; Linschoten, *Itinerário, Viagem ou navegação* 1997; Pos 1998.
[29] Thomaz 1966, 1993, 1994a e 1994b; Boxer 1980; Godinho 1978 e 1982; Subrahmanyam 1995; Pinto 1997; Lobato 1999; Costa 2002; Disney 1981 e 2011; Bethencourt 2007; Curto 2007; Pearson 2007; Russel-Wood 2007; Schwartz 2007; Prakash 2010; Loureiro 2010.

Paulo de Oliveira e Costa e a obra de fundo de Fernand Braudel [30] que permitiram aprofundar o conhecimento sobre a incidência e importância do comércio e consumo das especiarias asiáticas na Europa. Estas leituras preliminares provaram ser de grande valia para a construção dos primeiros capítulos desta dissertação, em que se pretende demonstrar a relevância que o tráfico das especiarias teve na Europa durante o século XVI, continuando a ser bens altamente valorizado nos países setentrionais para além desta baliza temporal. Neste âmbito, os trabalhos de Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso e António Lopes, bem assim como de Leonor Costa, Pedro Laíns e Susana Münch Miranda[31] foram instrumentos essenciais para uma leitura da prestação da Carreira da Índia para este período, de modo a inferir de que forma esta se organizava, como se operaram as mudanças na estrutura da sua carga e como os mercados setentrionais foram afetados no abastecimento de especiarias. Este seria o *leitmotiv* para a exploração de uma rota autónoma para Java nas Repúblicas Unidas na década de 1590.

Optou-se nesta dissertação por dedicar os primeiros quatro capítulos às dinâmicas comerciais entre Portugal, a Ásia e os Países Baixos durante o século XVI. Pretende-se desse modo dar a conhecer as realidades económicas, mas também o ambiente político das várias geografias concernentes a este estudo, para o período em causa. Os acontecimentos que confluíram para o lançamento das viagens transoceânicas à Ásia nas Províncias Unidas, são identificados à medida que os diversos temas vão sendo abordados, tendendo para a delimitação da baliza cronológica, a última década de 1590. No quinto e último capítulo, aborda-se exclusivamente o tema de fundo, ou seja, a Primeira Viagem neerlandesa à Insulíndia, entre 1594 e 1597, com a identificação e a análise da fonte, pretendendo dar resposta às questões enunciadas.

Vale referir que o estudo do Neerlandês facultou-me a base linguística necessária à tradução e interpretação das fontes do período moderno e autores neerlandeses, e chamo desde já a atenção para a inclusão de notas de tradução (N.T.) quando pertinentes.

[30] Braudel 1992; Albuquerque 1994; Costa 1994b e 2013.
[31] Guinote, Frutuoso, Lopes 2002; Costa, Lains, Miranda 2011.

CAPÍTULO 1

AS DINÂMICAS DO COMÉRCIO MARÍTIMO: PORTUGAL, ÁSIA E OS PAÍSES BAIXOS NO SÉCULO XVI

1. A chegada dos portugueses à Índia em 1498

Quase um século antes das Províncias Unidas concluírem com sucesso uma expedição marítima à Insulíndia (1597), já Vasco da Gama (c. 1460-1524) tinha chegado à costa ocidental da Índia (1498). A frase proferida pelo degredado João Nunes, enviado a Calecute por Vasco da Gama para o primeiro contacto com as populações, elucida-nos dos seus propósitos: «Vimos em busca de cristãos e especiarias».[32] O que, à primeira vista, pareceria uma combinação muito *sui generis*.

No que respeita às especiarias asiáticas, as populações da bacia do Mediterrâneo consumiram-nas e importaram-nas sistematicamente desde tempos remotos. A Europa herdou o seu uso de Roma, onde eram vulgarmente utilizadas na culinária e na farmácia, para a produção de medicamentos e mezinhas variadas. Apesar de na Alta Idade Média não serem muito apreciadas, no século XII o uso intensivo das especiarias tinha sido retomado. Os receituários de cozinha são testemunhos de que a carne, o peixe, os doces, as sopas e até as bebidas de luxo tinham sido novamente atingidas pela utilização quase excessiva das especiarias.[33] De entre elas, as de maior importância para as trocas comerciais entre a Europa e a Ásia eram a pimenta, o gengibre, a canela, o cravo, a noz-moscada e a maça.[34] Mas sobretudo a pimenta detinha um lugar de destaque, utilizando-se em pós miraculosos, remédios para todos os males previstos pela medicina e, especialmente, em molhos sobre as carnes cozidas ou assadas, como forma de disfarçar

[32] *Roteiro da Primeira Viagem de Vasco da Gama*: 75.
[33] Braudel 1992: 188; Godinho 1982 vol.2: 145.
[34] Godinho 1982 vol. 2: 152, 164, 183 e 191-197; Costa 1994b:384.

a má qualidade da carne ou o seu grau de deterioração. O consumo de carne na Europa central e do norte, na Baixa Idade Média, era muito frequente entre todos os estratos sociais, chamando-lhe Braudel, a «Europa dos carnívoros».[35] Os Países Baixos não constituíam exceção e o consumo de carne não parou de aumentar durante toda a primeira metade do século XV.[36] E, ao crescimento da presença da carne à mesa dos europeus, aliava-se o indispensável uso associado de molhos à base de especiarias.

No século XV, as especiarias chegavam à Europa em pequenas quantidades e o seu preço era altíssimo, devido aos elevados custos de transporte. Antes dos portugueses dobrarem o cabo da Boa Esperança, as especiarias e outros bens asiáticos chegavam à Europa combinando rotas marítimas com terrestres, pelo Levante até Alepo e pelo mar Vermelho até ao Cairo e Alexandria. A partir daí, eram distribuídas no ocidente europeu pelos venezianos, florentinos e genoveses.[37] A chegada ao Índico por via marítima constituía portanto um poderoso atrativo, não tanto para procurar novos bens, mas para chegar às fontes de produção das especiarias. Através da rota do Cabo, os europeus passaram a aceder a estes cobiçados produtos sem estarem dependentes das difíceis rotas exploradas anteriormente e dos seus múltiplos intermediários, o que posicionou Portugal numa clara vantagem comercial em relação às outras nações europeias. Com o brusco aumento das chegadas de pimenta depois da viagem inaugural de Vasco da Gama, o seu consumo intensificou-se, sobretudo na Europa setentrional, onde a compra de especiarias ultrapassou largamente a Europa meridional,[38] permitindo à Coroa retirar deste comércio substanciais dividendos.

Apesar de aparentemente sem relação entre si, o aumento de liquidez que adveio do comércio das especiarias servia os propósitos de expansão cristã de D. Manuel I (1469-1521). Sendo mais complexa, esta era uma questão pertinente à luz da sua época. D. Manuel I acalentou durante o seu reinado um ideário de cruzada, procurando meios de enfraquecer o poder do Islão, tendo como objetivo último a tomada de Jerusalém.[39] Uma das estratégias de D. Manuel I era o bloqueio da entrada do Mar Vermelho, porta de acesso privilegiada do comércio das especiarias com destino ao Egito, através da formação de alianças com reinos cristãos na área contra o inimigo comum, o infiel. Essa

---

[35] Braudel 1992: 159.
[36] Braudel 1992: 160.
[37] Sobre a origem das especiarias e as rotas usadas, veja-se *Roteiro da Primeira Viagem de Vasco da Gama*: 112-113; Godinho 1982 vol.2: 146-147; Costa 1994b: 385.
[38] Braudel 1992: 188.
[39] Subrahmanyam 1995: 71-72 e 388; Costa 2010: 47. Costa 2013: 157 e 187.

preocupação estava latente na demanda de João Nunes à sua chegada ao Índico por «cristãos». O bloqueio serviria declaradamente os propósitos do rei: retirava aos mamelucos a sua base de receitas, enfraquecendo o poder muçulmano na bacia do Mediterrâneo, o que lhe facilitaria o lançamento da cruzada sobre Jerusalém, e daria aos portugueses uma vantagem no mercado europeu da pimenta sobre os venezianos, que eram abastecidos através do Egito, retirando a Coroa deste comércio dividendos para os seus projetos.[40] Após a morte de D. Manuel I em 1521, e posta de lado a ideia da cruzada[41] e de uma possível aliança com reinos cristãos na Índia, por estes simplesmente não existirem, o plano comercial e, neste, o tráfico de especiarias, tornou-se o motivo *per se* da presença portuguesa no Índico.[42] De entre estas, a pimenta continuou a deter a primazia e era sempre o primeiro artigo a ser carregado a bordo das naus.[43]

No decorrer deste processo, ficou estabelecida a viabilidade da mudança das plataformas comerciais das especiarias no mundo de Quinhentos. Esta constatação é evidente e de importância para o objeto desta dissertação. Pela primeira vez, demonstrava-se a possibilidade de um estado europeu comprar diretamente as especiarias na Índia e na Insulíndia, isto é, nos seus pontos de produção, e, tendo este papel cabido aos portugueses, deslocou-se, subsequentemente, o seu pólo distribuidor progressivamente do Mediterrâneo para o Atlântico.

Note-se contudo que, se é verdade que os portugueses, devido a uma superioridade em termos de técnica militar, náutica e cartográfica,[44] dominaram a rota marítima entre a Ásia e a Europa durante as primeiras décadas de Quinhentos com relativa facilidade, encontraram na Ásia uma rede comercial pré-estabelecida e bem organizada. Nos finais de Quatrocentos, a Ásia já conhecera a expansão chinesa até à África oriental e as viagens dos javaneses até Madagáscar[45] e, ainda que estes contactos já não se encontrassem na sua pujança máxima, persistia uma notável vitalidade das relações mercantis, em especial no que respeita ao domínio da navegação árabe no

[40] Thomaz 1994b: 389; Costa 1994a: 671; Subrahmanyam 1995: 94.
[41] Apesar do bloqueio da entrada do Mar Vermelho não ter sido totalmente conseguido, é certo que o comércio por esta via sofreu uma diminuição, asfixiando a base financeira que sustentava a dinastia mameluca e potenciado a sua queda. Contudo, o objetivo de D. Manuel I não foi atingido, pois os mamelucos foram derrotados em 1517 pelos seus rivais turcos, e o poder muçulmano nesta zona reforçou-se sob os otomanos. Sobre este assunto, veja-se Godinho 1982 vol.3: 83 e Costa 2013: 168.
[42] Schwartz 2007: 27.
[43] Disney 1981: 64.
[44] Rau 1984a: 214; De Vries, Van der Woude 1997: 355.
[45] Prakash 1993: 204.

Índico. Convém portanto enfatizar que os portugueses estenderam o comércio marítimo por via direta da Europa à Ásia, mas não criaram o tráfico intra-asiático.[46] Por essa altura, este encontrava-se maioritariamente em mãos muçulmanas, e a entrada dos portugueses nestes circuitos não se fez sem resistência.

Após a chegada de Vasco da Gama à Índia, a questão seguinte que se pôs aos portugueses era, pois, conhecer os circuitos intra-asiáticos e a sua forma de operar.

2. Os circuitos comerciais intra-asiáticos

Neste ponto analisa-se, ainda que sumariamente, o papel da aprendizagem dos mecanismos do tráfico intra-asiático para a consolidação da presença portuguesa no Índico e como a Coroa e os mercadores privados nele participaram, construindo progressivamente uma complexa rede de ligações marítimas de Moçambique às Molucas, sob a tutela de Goa. Procura-se descrever os vários arcos geográficos do comércio no Índico e os produtos transacionados, bem como verificar como os portugueses se foram imiscuindo nesta complicada rede de tráficos. Não abordarei a organização e funcionamento do Estado da Índia, por considerar não ser de relevo para o propósito desta dissertação, mas tão-somente onde e porquê os portugueses se estabeleceram e como traficaram, uma vez que isso viria a ser objeto de curiosidade e estudo por parte dos organizadores da primeira viagem holandesa ao Índico.

Ao chegar à costa do Malabar, os portugueses depararam-se com uma realidade comercial em tudo desconhecida e diferente do que o que lhes era habitual. Face a estes novos contextos, não bastava chegar e proclamar a intenção de adquirir especiarias. Várias questões se levantavam: como proceder ao seu pagamento, quais os bens a traficar, onde e como os adquirir, que alianças formar e com quem. Haveria agora que se inteirarem do *modus operandi,* determinante para o sucesso dos seus propósitos.

É possível que a primeira intenção dos portugueses não fosse estender a sua ação a todo o comércio no Índico, mas as próprias condições do tráfico das especiarias a isso os deve ter impelido.[47] Em primeiro lugar, era necessário comerciar com os postos pimenteiros do Malabar aquilo que estes estavam habituados e interessados em receber.

[46] Pearson 2007: 91.
[47] Thomaz 1966: 12.

Para tal, haveria que dominar a entrada do Mar Vermelho e do Golfo Pérsico, pois estas eram as zonas que estabeleciam a ligação para o domínio comercial do Índico. Por aí chegavam os principais produtos do Próximo Oriente que a Índia consumia: panos de lã, armas diversas, cobre, azougue, vermelhão, enxofre e pedra hume,[48] sem falar dos cavalos da Pérsia e da Arábia que constituíam o produto mais rentável de todo o Índico ocidental.[49] De igual forma, a compra das especiarias e drogas da Insulíndia, o cravo das ilhas Molucas, a noz e a maça de Banda, o sândalo de Timor, a cânfora de Bornéu, a pimenta de Samatra e Sunda, obrigou também os portugueses a dominarem o comércio da «mercadoria-moeda» com que se comprava esses produtos, a saber, os panos de algodão, tecidos sobretudo em Cambaia, em Bengala e no Coromandel.[50] Em resumo, produtos originários de uma determinada zona geográfica eram traficados por outros noutras áreas geográficas, aí inexistentes ou raros e, como tal, com elevado valor de mercado.[51] Os portugueses foram assim levados a infiltrar-se no comércio asiático e a tentar geri-lo globalmente, única maneira de o sustentar, como já tinha sido, aliás, prática anterior.

Há dados que sugerem que, pelo menos desde o século IX, teria emergido na Ásia uma sofisticada rede de comércio marítimo. Esta rede ligava portos no Oceano Índico ocidental à Baía de Bengala, esta ao Coromandel e ao Estreito de Malaca e, a partir daí, à Insulíndia e ao sul do Mar da China, formando três arcos geográficos comerciais distintos e complementares.[52] Bastante cedo na evolução do comércio marítimo asiático, teria começado a emergir a prática de ligar estes três setores fundamentais através de rotas de longo curso. A rota mais extensa seria, sem dúvida, aquela que ligava o porto de Adem, no atual Iémen, com o sul do Mar da China, sendo as escalas mais importantes Cambaia ou Calecute, na costa ocidental da Índia, e o porto de Samudra Pasai, na costa este de Samatra, substituído no século XV por Malaca.[53] Esta rota de longo curso foi utilizada pelos mercadores chineses, vindo a ser interrompida em 1433.[54]

---

[48] Nome vulgar para o alúmen de potássio, uma substância adstringente com propriedades medicinais.
[49] Sobre este assunto, veja-se Loureiro 2010: 503-513.
[50] Thomaz 1966: 3; Costa 2002: 18-19.
[51] Sobre a geografia dos mercados, preços e instrumentos de pagamento, veja-se Godinho 1982 vol.3: 17-37 e 69 -79;Thomaz 1994b: 392. Pearson 2007: 91-97.
[52] Prakash 1993: 204.
[53] Prakash 1993: 204; Subrahmanyam 1995: 19. Da importância de Malaca como entreposto, veja-se Pinto 1997: 113 e Lobato 1999: 31-33 e 167-179.
[54] Os Persas teriam sido o principal grupo a dar início ao comércio nesta rota; no entanto, durante o século XII, também os juncos chineses aí teriam operado estabelecendo contactos comerciais com lugares tais

Com esta interrupção, o comércio asiático segmentou-se de novo, voltando a cingir-se aos três arcos geográficos iniciais: o Oceano Índico ocidental, a Baía de Bengala e o sul do Mar da China. Os portos de Cambaia, Calecute e de Malaca, que tinham servido essencialmente como pontos de abastecimento e descanso, e onde pouco produtos eram transacionados, eram agora locais de destino final e redistribuição, transformando-se em entrepostos. Como tal, os mercadores da Ásia ocidental, árabes, persas e turcos, restringiam as suas operações à ligação marítima entre a Arábia e Cambaia e Calecute, e os chineses deixaram de navegar para oeste de Malaca. A zona intermédia estava maioritariamente sob o controlo dos mercadores indianos, os *guzerates*[55], sendo que, especificamente, o comércio entre Malaca e a costa do Coromandel era operado pelos chamados mercadores *quelins,*[56] muitos dos quais habitavam em Malaca e mais tarde operariam em conjunto com os portugueses. Em resumo, o Médio Oriente, a África oriental, a Índia, o Sudeste asiático, a China e o Japão constituíam, em conjunto, uma área comercial de relevante importância, mas seccionada em áreas de intervenção distintas.[57] Este era o *status quo* comercial que os portugueses encontraram à sua chegada à Índia.

Para garantir o acesso e o domínio do comércio asiático haveria, numa primeira instância, de compreender estas dinâmicas e, de seguida, promover a posição portuguesa dentro destes arcos geográficos, quer através de alianças, quer fazendo a guerra.

Afonso de Albuquerque foi sem dúvida um dos construtores da hegemonia comercial e marítima portuguesa, conquistando pontos-chave no comércio intra-asiático, como a cidade de Goa, na Costa ocidental da Índia (1510), Malaca, estrategicamente localizada entre o Índico e o sul do Mar da China (1511) e a cidade portuária de Ormuz no Golfo Pérsico (1515). Em consequência destas conquistas e, para proceder a uma defesa mais eficaz do monopólio comercial que se pretendia impor, construíram-se cerca de quinze fortalezas, dispersas por um vasto espaço geográfico, desde Moçambique e Sofala até ao arquipélago das Molucas.[58] Estas dinâmicas

---

como Ceilão, a costa do Malabar, na Índia, e Ormuz, no Golfo Pérsico. No princípio do século XV, a participação dos mercadores chineses que comercializavam nesta rota de longo curso era significativa, tendo havido entre 1404 e 1433 seis expedições navais comerciais enviadas da China, sob o comando do almirante Cheng-Ho. Contudo, em 1433, os chineses interromperam essas expedições, não existindo registos de que tenham sido retomadas.

[55] *Gujarati*, hindus convertidos ao Islão sufista, provenientes do Guzarate.

[56] *Keling*, indianos originários da costa do Coromandel.

[57] Pearson 2007: 91-97.

[58] Algumas delas foram abandonadas posteriormente. Cf. Subrahmanyam 1995: 101.

conheceram o suporte da Coroa, que montou uma administração e sustentou uma força militar permanente, de homens e navios, para a defesa dos seus interesses. Constituída maioritariamente por uma rede de fortalezas, feitorias e povoamentos costeiros,[59] essa rede tutelada pela coroa portuguesa tomou a designação de Estado da Índia.[60]A construção do Estado da Índia constituiu-se assim como um processo orgânico a vários níveis, feito muitas vezes de aprendizagem por meios empíricos, à medida que todas estas realidades se tornavam evidentes.[61]

Ao mesmo tempo que a presença portuguesa se ia consolidando, havia também que criar um sistema que impedisse os concorrentes mais diretos do tráfico, os muçulmanos, de continuarem com o comércio das especiarias e outros bens e a frequentar as zonas produtoras. Na verdade, a Coroa almejava a imposição de uma talassocracia sobre o Índico[62] e para isso teria de restringir o acesso a terceiros, processo que se terá iniciado logo a partir de 1502. Daqui resultou o chamado sistema de *cartazes*, que se baseava na emissão de salvo-condutos ou licenças de navegação, vendidos pelas autoridades portuguesas a mercadores asiáticos ou potentados aliados, e que lhes garantia liberdade de navegação e de comércio em águas controladas pelos portugueses.[63] Este sistema funcionou para a costa do Malabar, mais tarde no Coromandel, no Guzarate e noutras regiões. Navio que fosse apanhado sem cartaz era imediatamente aprisionado e apreendida a sua carga.[64] Esta nova forma de controlo do espaço marítimo no Índico revelou-se uma revolução histórica, pela perca da navegação livre a que as populações locais sempre estiveram habituadas.[65] O sistema fomentou, desde logo, o florescimento de rotas alternativas àquelas sob o domínio português.[66] Por outro lado, para algumas autoridades asiáticas, o único modo de negar a certos navios o direito de navegar e aportar era através da guerra, pelo que esta, se não foi declarada *de facto*, pelo menos o foi intrinsecamente por D. Manuel I a todos os muçulmanos e gerou desconfianças e inimizades contra a presença portuguesa.[67] Por esta ou por outras razões, as zonas onde existisse um ambiente de antagonismo declarado aos portugueses

[59] Pinto 1997: 96; Costa 2013: 167. Sobre a forma como os portugueses se estabeleceram, veja-se Russel-Wood 2007: 161-196 e Costa 2013: 189-192; sobre as suas consequências, veja-se Pearson 2007: 90-91.
[60] Thomaz 1994b: 388-395; Schwartz 2007: 26-27; Bethencourt 2007: 200-222; Costa, Lains, Miranda 2011: 72.
[61] Costa 2002: 22.
[62] Pinto 1997: 96.
[63] Godinho 1982 vol.3: 130; Costa 2002: 23.
[64] Godinho 1982 vol.3: 14.
[65] Pearson 2007: 96.
[66] Schwartz 2007: 27; Pearson 2007: 101.
[67] Subrahmanyam 1995: 109-110.

viriam mais tarde a ser identificadas e estudadas pelos neerlandeses, e tais inimizades foram imediatamente exploradas, após a chegada a Java da primeira expedição em 1596, a favor dos recém-chegados.[68]

À medida que o comércio se ia desenrolando, e dominada a questão essencial de como proceder ao tráfico das especiarias, onde adquirir todos os bens em segurança e de os fazer transportar através da grande via de tráfego intercontinental em que se tornou a rota do Cabo,[69] os portugueses foram desenvolvendo também uma importante intervenção no tráfego inter-regional.[70] Havia na Ásia grandes zonas que não produziam especiarias e onde tinham, por conseguinte, alto preço. Os portugueses rapidamente se aperceberam da importância de garantirem a sua presença neste tráfico, razão pela qual foram estendendo gradualmente a sua ação ao abastecimento de especiarias intra-Ásia e, paralelamente, ao tráfico de outros bens. A partir da segunda década de Quinhentos, apesar de a Coroa continuar a estar maioritariamente interessada no comércio entre a Ásia e a Europa,[71] também começou a participar no comércio intra-asiático, criando uma série de rotas comerciais entre vários portos asiáticos denominadas *carreiras*[72] e operando como «um mercador entre mercadores».[73] A partir de 1540, assistiu-se a uma progressiva retirada da Coroa da participação direta no comércio intra-asiático e a um aumento do envolvimento dos privados (comércio de partes).[74] Mesmo em viagens operadas com navios da Coroa, o investimento de capitais seus na carga entrou em declínio e os navios navegavam essencialmente fretados por terceiros.[75] Em 1570, o processo da retirada gradual da Coroa como operador do comércio intra-asiático estava completo.[76] Pela década de 1570, portanto, enquanto o grosso das receitas do comércio intercontinental revertia a favor da Coroa, os principais beneficiários das carreiras intra-asiáticas eram os privados.[77] A Coroa mantinha, contudo, o direito de conceder carreiras como benefícios ou recompensa de serviços, as chamadas *concessões*.

---

[68] Sobre este assunto, veja-se Van Veen 2000: 210-212. Cf. *infra* o capítulo 5, ponto 6**.**
[69] Para a questão do transporte intercontinental Ásia-Europa cf. *infra* ponto 1.3.
[70] Thomaz 1966: nota prévia.
[71] Efetivamente, durante a primeira década da presença portuguesa no Índico, a principal e quase única preocupação parece ter sido a de adquirir especiarias no Malabar, transportá-las para a Casa da Índia, e defender esse tráfico dos ataques dos muçulmanos.
[72] Sobre o tema das carreiras do comércio intra-asiático, veja-se Subrahmanyam 1995: 194 -203.
[73] Prakash 1993: 206; Costa 2002: 23.
[74] Sobre este assunto, veja-se Disney 2011: 276-318.
[75] Godinho 1982 vol.3: 55 e 63-68.
[76] Godinho 1982 vol.3: 55 e 58; Prakash 1993: 206.
[77] Prakash 1993: 203.

Uma concessão dava ao concessionário o direito de efetuar uma viagem entre dois pontos do Oceano Índico e / ou o sul do Mar da China sob sua tutela própria, sendo que algumas destas concessões foram substituições de antigas carreiras da Coroa e outras foram criadas de raiz. A concessão poderia incluir o direito de aportar a um «porto reservado» e, neste caso, o concessionário gozava, em princípio, de um direito de exclusividade do comércio nessa carreira.[78] Em alternativa, a carreira podia ser aberta e era dado ao concessionário o título de capitão-mor da frota, incluindo navios portugueses ou não, desde o porto específico de partida até aquele de chegada. Em geral, as concessões eram dadas a membros da nobreza ou antigos militares, em agradecimento por serviços prestados à Coroa, e a lista de pretendentes a concessionários era extensa. Em alguns casos, a concessão de rotas era inerente a determinados cargos. A título de exemplo, o capitão de Malaca, por natureza do seu cargo, detinha a concessão de um certo número de viagens para diversos destinos.[79]

Para o Índico oriental, a área geográfica de interesse desta dissertação, existiam cerca de 30 concessões, cobrindo o sul do Mar da China, a Insulíndia e a Baía de Bengala, servindo Malaca de entreposto para tráficos originários do Sudeste asiático, da China, da Índia e, numa escala menor, do Médio Oriente. Pela década de 1580, portanto,a troca de produtos «da Índia para a Índia»,[80] que se tinha iniciado na década de 50, tinha atingido proporções consideráveis e havia-se tornado na componente operativa de maior relevância na rede comercial portuguesa na Ásia. Provavelmente, nove décimos de todas as especiarias distribuídas eram consumidas na Ásia,[81] notavelmente mais importante, em termos de receita, do que o comércio de especiarias entre a Ásia e a Europa, [82] constituindo-se a China como o maior consumidor de pimenta.[83] Note-se que, por esta altura, os portugueses foram responsáveis por algumas inovações e iniciativas importantes na reorganização estrutural do arco geográfico comercial Oceano Índico-sul do Mar da China. Os mercadores privados portugueses, operando sob o sistema de concessões, foram um instrumento essencial para a restauração das rotas de longo curso intra-asiático, cuja tradição tinha parado desde as

---

[78] A título de exemplo, uma das rotas «reservadas» mais importantes era aquela entre o Coromandel e Malaca, reservada ao capitão-mor de Malaca, Pinto 1999: 270-275. Esta concessão era uma das mais proveitosas de todo o Estado da Índia, Godinho 1982 vol.3: 159.

[79] Prakash 1993: 203-206; Schwartz 2007: 28-29; sobre este assunto, veja-se Lobato 1999: 180-197.

[80] Godinho 1982 vol.3:135; Prakash 2010: 279.

[81] Subrahmanyam 1995:192; Pearson 2007: 97; Costa 2013: 185.

[82] Sobre este assunto cf. *infra* o capítulo 1, ponto 3.

[83] Costa 2002: 19.

viagens de Chung-Ho na década de 1430.[84] Assim sendo, os portugueses não se limitaram a replicar o existente, mas formaram um pólo inovador e dinamizador.

Após a breve análise acima concluiu-se que, da motivação inicial da compra e transporte das especiarias e, entre elas com papel de destaque a pimenta, de Goa para Lisboa, a Coroa e os mercadores privados portugueses depressa tomaram conhecimento das potencialidades de negócio que o vasto mercado asiático abria. Deste modo, juntou-se à dinâmica do tráfico de bens por via da rota do Cabo para a Europa, também o do fornecimento dos vários portos asiáticos. Na década de 1580, a maioria das especiarias traficadas pelos portugueses escoava-se no mercado intra-asiático, com resultados muito positivos para os seus intervenientes. Neste comércio altamente lucrativo, estavam envolvidos na última década de Quinhentos não já a Coroa, mas mercadores *casados*[85] e *lançados*.[86] Serão alguns destes portugueses que os holandeses irão encontrar em Bantam, após aportarem a esta cidade em junho de 1596.

Tendo em vista estas constatações, convém neste momento abordar a prestação da Carreira da Índia ao longo do século XVI, que se aborda no ponto seguinte.

3. A Carreira da Índia e o fornecimento de especiarias à Europa

A Carreira da Índia foi uma ligação anual marítima entre Lisboa e Goa e vice-versa utilizando a rota do Cabo, que se iniciou logo após a viagem inaugural de Vasco da Gama (1497-1499) e que perdurou até ao século XIX. A regularidade das idas e retornos da Carreira da Índia era determinada pelas monções,[87] constituindo sem dúvida uma das viagens mais arriscadas e longas da época moderna.[88]

---

[84] Prakash 2010: 277.

[85] A constituição da categoria dos *casados* leva à divisão dos indivíduos da expansão em dois grupos, identificada por Charles Boxer: os *soldados* solteiros e colonos *casados*.

[86] Mercadores portugueses privados, fora da jurisdição do Estado da Índia.

[87] Um dos fatores que determinou a navegação no oceano Índico consistiu no regime de ventos, presente sobretudo a norte do equador. A sua principal característica é a regularidade na distribuição anual e na direção e intensidade com que se fazem sentir. Dividem o ano aproximadamente em dois semestres ou épocas distintas, e são denominados por «monções». Durante o Verão sopra a monção de sudoeste e, no Inverno, a monção de nordeste. A primeira começa a desenvolver-se no fim de maio, atinge todo o Índico durante o mês de junho, diminuindo durante agosto e setembro, desaparece ao longo do mês de outubro. A partir dessa altura começa a sentir-se a influência da monção de nordeste, que dura até abril-maio. O regime de ventos regularizou a navegação com grande precisão e determinou o tipo de orientação pelo qual se regiam as embarcações no Índico, sobretudo durante as travessias oceânicas, isto é, em mar

A exploração da rota do Cabo estava associada a três tipos de atividades económicas: o transporte, o tráfico à chegada a Lisboa e o comércio de redistribuição de bens asiáticos pela Europa. A chegada das especiarias aos mercados da Europa setentrional via Lisboa dependia, portanto, da prestação da Carreira da Índia, pelo que considero fundamental uma breve análise do seu funcionamento ao longo do século XVI.[89] Tendo em vista o objeto desta dissertação, debruçar-me-ei sobre a frequência das viagens entre Goa e Lisboa e da natureza das cargas da Carreira da Índia, pois tal foi significativo para a formação, nos entrepostos do norte da Europa, da ideia de que o fornecimento das especiarias não estava devidamente assegurado através desta ligação.

A primeira década da existência da Carreira da Índia foi de imediato também aquela do seu apogeu, pelo menos no que se refere aos indicadores quantitativos. Em apenas onze anos, partiram para o Índico 166 embarcações, o que equivale a uma média de 15 por ano.[90] O ponto mais alto de toda a história do movimento da Carreira ocorre logo em 1505 quando, a 25 de março, sai de Lisboa uma armada com 22 embarcações sob o comando do capitão-mor e vice-rei do Estado da Índia, D. Francisco de Almeida, seguindo-se-lhe mais oito navios durante esse mesmo ano, distribuídos por duas armadas menores, uma em maio e outra em setembro. Este elevado trânsito de navios entre Lisboa e o Índico era uma consequência direta da necessidade de implantar o poderio português na região, mas também do desejo de explorar comercialmente a rota e trazer a maior quantidade possível de pimenta e outras drogas para a Europa, de forma a rapidamente rentabilizar os investimentos feitos. Na Carreira eram preferidas as naus e os galeões às caravelas, pois os primeiros dois tipos de embarcações prestavam-se ao transporte de cargas maiores. As naus portuguesas, feitas para a longa travessia do Atlântico, afirmaram-se no Índico pela sua capacidade de transporte e de resistência, tendo a sua tonelagem aumentado progressivamente até finais do século XVI, quando atingiram, e por vezes ultrapassaram, os 600 tonéis.[91] Os navios deste tipo de calado, usados para o transporte de mercadorias transoceânicas, mas também armados com

---

aberto. Perdida a monção, os navios eram obrigadas a ficar retidos em Moçambique, na viagem de ida, o que aconteceu com relativa frequência, comprometendo a chegada da viagem a Goa em tempo regular.

[88] Boxer 1961: 33.

[89] Sobre o assunto do trânsito das naus da Carreira da Índia para a idade moderna, veja-se Godinho 1982 vol.3: 43-50 e Guinote, Frutuoso, Lopes 2002. Para o ponto de vista da organização económica da Carreira, veja-se Subrahmanyam 1995: 159-160.

[90] Guinote, Frutuoso, Lopes 2002: 14.

[91] Guinote, Frutuoso, Lopes 2002: 14; Costa, Lains, Miranda 2011: 113.

peças de bronze para suster os ataques dos corsários, aparelhando pano redondo, são mencionados nas fontes neerlandesas como *kraken*,[92] ou *carracas*.[93]

O número de navios que partiam de Lisboa em cada ano era, geralmente, superior ao daqueles que faziam o retorno. Entre 1497 e 1510, o total de navios que partiram perfizeram as 40 300 toneladas, apenas tendo regressado 26 300 toneladas.[94] As razões eram várias: algumas naus perdiam-se, outras eram utilizadas para o comércio intra-asiático e algumas destas naus eram também enviadas em missões de fiscalização e de guerra, só retornando a Lisboa aquelas carregadas de especiarias e outros tráficos.

O poder marítimo português no Índico ficou estabelecido nos seus traços essenciais no início da segunda década de Quinhentos e a partir de então, a necessidade de enviar grandes armadas de Lisboa para a Ásia, aliando os objetivos comerciais às necessidades militares diminui sensivelmente, apenas recrudescendo episodicamente. Em consequência, em meados do século XVI, os principais indicadores do movimento da Carreira da Índia parecem estabilizar de forma duradoura. [95] Exatamente a partir desta altura, da leitura dos indicadores dos movimentos da Carreira à partida e à chegada a Lisboa resultam interpretações diversas, conforme o ponto de vista de quem analisa esses dados. Poder-se-ia inferir que a Carreira tinha entrado num período de estagnação, em que a rota portuguesa teria perdido já a sua vitalidade inicial, limitando-se a manter uma rotina anual com uma relevância decrescente no contexto dos fluxos comerciais internacionais.[96]. Para além disso, entre 1550 e 1557 naufragaram 16 embarcações,[97] o que marcaria bastante, pela sua rápida sequência, o clima geral com se passaria a encarar a Carreira neste período.[98] As notícias das avultadas perdas materiais à volta e do elevado número de mortes causadas por tais desastres tiveram um efeito muito mais forte do que notícias similares em outras épocas, nomeadamente das perdas sofridas na primeira década de Quinhentos. No entanto, mais uma vez, à pergunta se será mais relevante o retorno com sucesso de mais de 70% das naus saídas de Lisboa

---

[92] Lodewycksz *De Eerste Schipvaart* : 2 e 205.
[93] Boxer 1961: 43.
[94] Albuquerque 1994a; Subrahmanyam 1995: 85.
[95] Guinote, Frutuoso, Lopes 2002: 22; Schwartz 2007: 28.
[96] Sobre o ressurgimento das antigas rotas das especiarias cf. *infra* o capítulo 2, ponto 3.
[97] Guinote, Frutuoso, Lopes 2002: 27. Para uma análise das causas das perdas das naus da Carreira da Índia a partir de 1550, veja-se Costa 2013: 177 e 197, quadro nº 8.
[98] Sobre este assunto, veja-se Brito 1994.

entre 1551 e 1575 ou os mais de 20% de perdas entre 1556 e 1565,[99] a resposta depende do ponto de vista de quem faz a leitura.

Quem considerar mais importante a regularidade do ritmo de partidas, pode destacar o ambiente de estabilidade que a Carreira pareceu atingir no terceiro quartel de Quinhentos. Por outro lado, quem der maior importância ao volume de perdas à volta, tenderá a encontrar justificação para o desenvolvimento de um certo imaginário de decadência, potenciada pelos relatos de Diogo do Couto, um género muito em voga para os anos de 1570-1610, que Subrahmanyam denomina de «literatura de declínio».[100] O mais grave é que os anos seguintes viriam a acentuar esta ideia de declínio e de perdas irreparáveis.

Após a formalização da União Ibérica, com a consequente consolidação do poder de Filipe II de Espanha (1527-1598) em Portugal, o império português herda os conflitos e os inimigos do novo soberano, ingleses e holandeses.[101] Os ataques de piratas e corsários ingleses nesta fase inicial da Monarquia Dual às naus da Carreira da Índia aumentam exponencialmente,[102] à semelhança do que já acontecia com os galeões provenientes da América espanhola. Mas em vez da prata americana, os atacantes procuravam as especiarias asiáticas e os efeitos da sua ação fazem-se sentir com dureza.[103] Para obstar a esta conjuntura desfavorável, a Coroa ibérica tenta ensaiar novas estratégias nos mares: estuda-se a possibilidade de alterar o calendário das viagens e aumentar o número de embarcações por armada, munindo-as de mais eficazes meios de defesa, de modo a torná-las pequenas fortalezas flutuantes. Procurava-se também aumentar a tonelagem das naus da Índia para alcançar um maior volume de carga a bordo, o que poderia tornar uma só viagem mais rentável. No entanto, os efeitos da sobrecarga em embarcações de fraca qualidade constituíram mais uma desvantagem do que uma vantagem. Ainda que tivessem economias de escala, as embarcações com 600 e mais toneladas que circulavam sobrecarregadas podiam potenciar a possibilidade de naufrágio, e muitas eram utilizadas que não eram suposto fazer a viagem de retorno.[104] De facto, a partir de 1580, o desempenho das embarcações da Carreira foi sendo cada vez mais trágico. A concretização destas novas políticas conduziu com

[99] Guinote, Frutuoso, Lopes 2002: 27.
[100] Subrahmanyam 1995: 151; Van Veen 2000: 4.
[101] Witteveen 2002: 16; Costa, Lains, Miranda 2011: 133.
[102] Os ataques corsários neerlandeses só viriam a intensificar-se numa fase posterior. Sobre este assunto, veja-se Murteira 2012.
[103] Guinote, Frutuoso, Lopes 2002: 30.
[104] Costa, Lains, Miranda 2011: 113.

frequência a catástrofes, que provocaram naufrágios periódicos de grandes dimensões com importantes perdas humanas e materiais. Em apenas 15 anos (1581-1595) perderam-se perto de duas dezenas de naus.[105] A isto juntou-se o facto de muita marinhagem experiente e pilotos terem preferido trabalhar ao serviço dos galeões espanhóis, posição que tendencialmente não foi contrariada por Castela.[106]

Em resumo, a vontade de fazer chegar o maior carregamento de bens possível à Metrópole levou ao sobredimensionamento das embarcações, o que as tornou pouco manobráveis e aumentou o risco de naufrágios.[107] Por outro lado, erros humanos de cálculo, a má manutenção das naus, a deficiente preparação das frotas, assim como a escassez de tripulações, conduziram em conjunto a um maior número de perdas do que os piratas e corsários ingleses.[108] Os relatos das perdas trágicas das naus da Carreira da Índia acabaram por permanecer de forma muito incisiva no imaginário coletivo neerlandês.[109] Foram traduzidas como um fator determinante da chegada deficitária de pimenta e outras especiarias ao entreposto de Lisboa e constituiu matéria para que os investidores flamengos e neerlandeses temessem pelo sucesso dos seus negócios neste setor. Da análise do volume da pimenta descarregada na Casa da Índia, podemos, de facto, atestar, que houve uma diminuição significativa ao longo da segunda metade do século XVI. No primeiro terço do século, chegavam a Lisboa cerca de 18 mil quintais de pimenta por ano, volume que aumentou para os 35 e 45 mil quintais em média entre 1530 e 1550.[110] A partir da década de 1550, a participação portuguesa na exportação de pimenta baixou progressivamente até atingir, na década de 1580, uma média de 15 mil quintais, mantendo a tendência decrescente nas décadas que se seguiram.[111] Portanto, entre 1585 e 1595, o valor médio em quintais da chegada da pimenta a Lisboa foi muito inferior a todos os anos que lhes antecederam. Em 1591 não houve qualquer fornecimento de pimenta às Províncias Unidas por via de Lisboa,[112] de tal forma que

---

[105] Guinote, Frutuoso, Lopes 2002: 32. Sobre o assunto da percentagem das naus da Carreira da Índia que não regressaram ao longo do século XVI, veja-se Costa, Lains, Miranda 2011: 113, gráfico nº 3.

[106] Boxer 1961: 48.

[107] Só após a restauração da independência em 1640 se denota um melhoramento por parte de Portugal na conceção dos seus navios, diminuindo a tonelagem para 300 e 450 tonéis, e o número de naufrágios diminuiu.

[108] Guinote, Frutuoso, Lopes 2002: 32.

[109] Van Veen 2010: 401.

[110] Albuquerque 1994b: 901; Godinho 1982 vol.2: 176.

[111] Boxer 1980: 80; Costa, Lains, Miranda 2011: 110 e 111, gráfico nº 2.

[112] Cf. Albuquerque 1994b: 902, quadro II; Van Veen 2000: 141.

foram enviados logo no ano seguinte os primeiros agentes neerlandeses à capital do reino em busca de informações sobre cartas marítimas da Ásia.[113]

Contudo, vale referir que essa diminuição não se prendeu tão-somente com a perda física das naus da Carreira da Índia, mas essencialmente com a restruturação operada nas suas cargas nas últimas duas décadas do século XVI. No início do século, seguramente 95% do valor da carga da Carreira seria constituído por pimenta.[114] No entanto, entre 1586 e 1590, cerca de 74% do seu valor provinha de têxteis, 12% da pimenta e os restantes 14% de outras drogas e especiarias várias.[115] Dois fatores relevantes influíram nesta restruturação: por um lado, o tráfico das especiarias para a China tinha-se tornado muito mais rentável para os mercadores privados portugueses do que aquele para a Europa, escoando-se por essa via a maioria desses produtos; por outro, os têxteis de algodão e seda, o índigo e diamantes obtiveram a partir da década de 1580 uma mais-valia superior nas transações comerciais em Lisboa, tornando-se investimentos mais seguros e economicamente interessantes, sobrepondo-se por este motivo à pimenta e às outras especiarias na carga das naus da Carreira. O facto dos comerciantes da Europa setentrional terem sentido um decréscimo de provimento de especiarias por via da rota do Cabo não quis necessariamente dizer que a Carreira da Índia se tivesse tornado pouco líquida. Como se notou recentemente, bastava que retornasse um navio para justificar a manutenção da rota.[116]

Da análise do acima exposto, pode concluir-se que as opções da Coroa e dos mercadores privados na gestão dos mercados e, por conseguinte, na constituição das cargas da Carreira da Índia, levaram objetivamente a um decréscimo da chegada da pimenta e demais especiarias a Lisboa, enquanto estas continuavam a ter na Europa do norte um mercado em expansão.[117] Este facto, em conjunto com os relatos das perdas das naus da Carreira, suscitou dúvidas sobre a regularidade das chegadas e o provimento dos mercados, potenciando o interesse dos comerciantes e investidores neerlandeses e flamengos por este ramo de negócio, numa altura em que estavam reunidas as condições materiais e técnicas nas Províncias Unidas para o lançamento de uma expedição exploratória ao Índico.[118] Para além disso, tanto a Flandres como os Países Baixos do

---

[113] Cf. *infra* o capítulo 3, ponto 2.1.
[114] Prakash 2010: 279.
[115] Cf. Costa, Lains, Miranda 2011: 114, gráfico nº 4.
[116] Costa, Lains, Miranda 2011: 114.
[117] Cf. *infra* o capítulo 2, ponto 3.
[118] Cf. *infra* o capítulo 1 ponto 5 e o capítulo 2, pontos 1 e 2.

Norte mantinham relações comerciais marítimas de longa data com Portugal, e a navegação no Atlântico e para a Ásia constituía cada vez menos um segredo para os neerlandeses, como veremos a seguir.

4. O comércio entre Portugal e a Flandres: sob o signo das especiarias.

Neste ponto aborda-se o desenvolvimento do papel da Flandres como entreposto de redistribuição de bens da metrópole e do açúcar do Atlântico, bem assim como das especiarias da Índia e da Insulíndia desalfandegadas em Lisboa. As relações comerciais marítimas entre Portugal e a Flandres foram marcadas por um grande dinamismo, potenciador de um conhecimento recíproco das vivências comerciais e de costumes entre ambos os estados

Em primeiro lugar, é de notar que, no período medieval, a zona da Flandres era um importante entreposto comercial entre a Europa setentrional e meridional, sendo portanto vital a presença de Portugal nesta plataforma. Por volta de 1200, comerciantes portugueses habitavam já em Bruges, traficando em cera, mel, couros, vinho, figos, azeite e sal,[119] entre outros produtos, do mesmo modo que flamengos habitavam e comerciavam em Portugal, prosseguindo esses contatos nos séculos seguintes.[120] A mais antiga feitoria portuguesa da qual se conhecem pormenores é a que existiu em Bruges e a primeira menção ao *feitor de Flandres* é de 1386.[121] Prova da vitalidade dos negociantes portugueses de Bruges é a carta de privilégios que o conde Filipe II da Flandres (1342-1404) lhes outorgou em 1389. A presença dos portugueses na Zelândia também é testemunhada pelo documento de concessão de facilidades aduaneiras que o governador destas províncias, Albérico de Bavária, proporcionou aos mercadores portugueses em 1411, colocando-os em pé de igualdade com os mercadores alemães.[122] A partir de 1417, há provas da existência de comércio efetuado por navios régios entre Portugal e a Flandres e, depois de 1497, em Midelburgo.[123]

[119] Sobre este assunto, veja-se Rau 1984b; Emmer 2005; Costa, Lains, Miranda 2011: 122.
[120] Rau 1984a: 205.
[121] Rau 1984a: 205.
[122] Parisoto 2011: 24-25. https://estudogeral.sib.uc.pt/handle/10316/18532 (acedido em 28.02.2013).
[123] Van Veen 2000: 126.

As boas relações existentes foram cimentadas pelo casamento em 1430 de D. Isabel de Portugal (1397-1471) com Filipe, *o Bom* (1396-1467), duque da Borgonha e príncipe da Flandres. Em 1438, é reconhecido aos portugueses o direito a um cônsul privativo. Desde a década de 1430 que se distinguiam os cargos de feitor e cônsul, anteriormente juntos por vezes na mesma pessoa: o primeiro era nomeado por carta régia, o segundo eleito pela comunidade portuguesa de Bruges.[124] O feitor obtinha o salário e um subsídio de apoio da fazenda real, sendo portanto um oficial da Coroa: vendia mercadorias portuguesas em Bruges e, mais significativo, operava como comprador da casa real. D. João II (1455-1495), mesmo enquanto príncipe, possuía navios a comerciar na Flandres.[125] Na década de 1480, o duque de Beja, futuro D. Manuel I, assim como outros grandes nobres, tinha já o seu próprio feitor na Flandres, à semelhança do rei.[126] Em 1488, renovaram-se aos mercadores estrangeiros, entre os quais os portugueses, uma série de concessões. Em 1499 a real feitoria transfere-se para Antuérpia e, logo em 1501, chegam as primeiras especiarias vindas diretamente da Índia.[127]

Antuérpia afirmou-se, logo na primeira década de Quinhentos, como o principal entreposto para a pimenta e outras drogas e tratos vindos de Lisboa, atuando como pólo de escoamento e centro redistribuidor para todo o nordeste e centro da Europa. Como os navios da Carreira da Índia aportassem a Lisboa durante o verão, ou já no seu fim, não chegavam a tempo ao Báltico[128] antes do gelo e da neve se instalarem, pelo que necessitavam de um porto de armazenagem. Antuérpia neste domínio era mais competitiva do que os portos de França ou de Inglaterra. Encontrava-se mais a norte, possibilitando às frotas dos Países Baixos, do Báltico, da Escandinávia e da Alemanha a distribuição dos bens portugueses o mais cedo possível, isto é, assim que o degelo começasse na estação seguinte.[129] Por esse motivo, Antuérpia era também mais competitiva do que a Hamburgo, pois esta cidade encontrava-se demasiado a norte e, como tal, sofria por temporadas mais longas os impedimentos de inverno. Os bens comuns e de luxo provenientes de Portugal chegavam, desta forma, comodamente aos

---

[124] A comunidade portuguesa em Bruges contava com cerca de 25 elementos durante o período 1415-1470 e cerca de 20 na década de 1480. Sobre o assunto das feitorias na Flandres, veja-se Rau 1984a: 141-199.
[125] Subrahmanyam 1995: 67.
[126] Subrahmanyam 1995: 67.
[127] Godinho 1982 vol.3: 92.
[128] Do Báltico, no sentido lato, faziam parte mercados importantes, como os portos hanseáticos, a Escandinávia, a Polónia e a Rússia.
[129] Van Veen 2000: 127, nota 11.

mercados setentrionais, sem ser necessário aos comerciantes do norte da Europa navegarem para sul em sua demanda.[130] Começava assim a época de esplendor da feitoria portuguesa em Antuérpia.

À medida que o século XVI avança, assistimos, no entanto, a um recuo da presença portuguesa na Flandres. À média anual de 22,5 de navios portugueses que aportavam a Antuérpia nos anos de 1536-44 segue-se um decréscimo para 14 (ou ainda menos) nos anos de 1545-50.[131] E depois de exatamente 50 anos de laboração, a feitoria portuguesa de Antuérpia fecha as suas portas em 1549, concedendo D. João III (1502-1557) a partir dessa data o comércio a privados. Uma das razões apontada por Virgínia Rau, para o fecho da feitoria, terá sido a dificuldade em resistir à concorrência dos comerciantes flamengos, alemães e italianos, muito mais experientes e solventes em matérias de capitais e conhecimento dos mercados de escoamento e abastecimento.[132] Os portugueses detinham nesta altura a superioridade técnica na navegação transoceânica e na construção naval, mas não dispunham de suficientes capitais, nem de fácil acesso aos mercados setentrionais, para poderem traduzir essa sua superioridade em termos de solvência comercial. Nas décadas de 1560 e 70, Antuérpia continuou a ser, contudo, o entreposto dominante na Europa setentrional, concentrando em si um poderio económico considerável,[133] e ainda se registam por essa altura entradas de navios portugueses no seu porto, mas em número cada vez menor. Com o deflagrar da Guerra dos Oitenta Anos em 1568,[134] a frota portuguesa foi-se retirando progressivamente da rota da Flandres e do comércio intraeuropeu.[135] É nesta conjuntura, de dificuldades no abastecimento das especiarias e outros tratos ultramarinos à Flandres, que o caminho se abriu à frota mercante neerlandesa de estender o seu campo de atuação a este tráfico.

É de referir que, durante o século XVI, não era só habitual a presença de mercadores portugueses na Flandres como, no sentido inverso, os comerciantes estrangeiros foram bem acolhidos em Portugal.[136] As concessões e vantagens fiscais dadas aos comerciantes estrangeiros, entre os quais muitos oriundos do norte da Europa, eram feitas na base da reciprocidade e visavam conservar essas mesmas regiões do norte

---

[130] Van Veen 2000: 126.
[131] Subrahmanyam 1995: 120; Costa; Lains, Miranda 2011: 124, gráfico nº 5.
[132] Boxer 1980: 81; Rau 1984a: 210 e 214.
[133] Israel 1989: 13.
[134] Sobre este assunto cf. *infra* o capítulo 1, ponto 5.1.
[135] Costa; Lains, Miranda 2011: 123.
[136] Sobre a presença de flamengos em Portugal no século XV, veja-se Paviot 2006.

abertas ao tráfico português. Já nos finais do século XIV se assinalava em Lisboa a presença de ingleses, flamengos, alemães, galegos e biscainhos, sendo-lhes concedidos privilégios, de modo a que pudessem frequentar sem risco e com lucros os portos portugueses.[137] Nos primeiros anos, a venda da pimenta em Lisboa esteve de igual modo aberta a todos os indivíduos. Só a partir de 1503 passou a ser vendida exclusivamente por intermédio da Casa da Índia, isto é, da Coroa, mas continuando a participar na sua compra tanto mercadores portugueses como estrangeiros.[138] Na década de 1580, portanto, não constituiu uma surpresa a presença cada vez mais assídua de mercadores holandeses e zelandeses, que procuram embarcar produtos de luxo diretamente em Portugal.

5. As relações mercantis entre Portugal e os Países Baixos do Norte

A queda de Antuérpia em 1585 e a sua integração em definitivo no império Habsburgo retirou-lhe o papel preponderante, que até aí tinha mantido, de poderoso entreposto de tráfego marítimo entre a Europa setentrional e meridional[139] e intensificou-se a presença neerlandesa nos portos de Aveiro, Lisboa e Setúbal, para o embarque direto dos tráficos que anteriormente se transacionam na Flandres. No entanto, vale referir que**,** durante a segunda metade do século XVI, já existia uma rede vital de transporte que ligava Portugal e os Países Baixos do Norte.

Os navios neerlandeses descarregavam nos portos portugueses cereais, prata, madeiras e cobre do Báltico, [140] carregavam por seu turno sal do Atlântico, o qual se destinava à conserva de peixe na Zelândia e na Holanda, ou a ser redistribuído pelo Báltico em conjunto com o arenque salgado,[141] tornando a embarcar no Báltico os produtos que vendiam na Península Ibérica. Em 1580, por exemplo, 27% dos barcos holandeses que entravam no Báltico transportavam sal refinado ou por refinar, atestando a importância deste produto, tanto mais que, uma boa parte nem sequer era contabilizado, por ser carregado como lastro.[142] O sal português, bem assim como o

[137] Sobre a legislação referente a mercadores estrangeiros, veja-se Rau 1984a: 203 e 211-225.
[138] Boxer 1980: 81; Costa 2002: 25.
[139] Sobre este assunto cf. *infra* o capítulo 1, ponto 5.1.
[140] Rau 1984b: 92-94.
[141] Boxer 1958: 7; Costa, Lains, Miranda 2011: 136.
[142] Israel 1989: 22.

francês, além de serem bens transacionáveis em si, detinham uma importância fundamental na indústria neerlandesa, visto serem considerados os únicos de qualidade para a preservação do arenque.[143] Uma das atividades de maior relevância para a economia dos Países Baixos do Norte, nomeadamente para a província da Holanda, foi o comércio do arenque salgado com toda a região do Báltico e da Alemanha.[144] A qualidade do arenque salgado dependia muito das propriedades do sal que era utilizado, o que fomentou o domínio neerlandês pelo comércio do sal. Havia portanto uma relação de reciprocidade entre a indústria do arenque salgado e do transporte do sal e o seu incremento foi simultâneo.

Em termos de área geográfica de atuação, contudo, enquanto a Holanda comerciava maioritariamente com o Báltico, eram sobretudo as frotas das cidades da Zelândia[145] que navegavam nas rotas para o oeste, para o sul de Inglaterra, a França e a Península Ibérica.[146] Àquelas rotas que partiam para o mar do Norte e para o Báltico chamava-se *Oostvaart* (navegação do Leste); àquelas outras que partiam para a França e a Península Ibérica chamava-se *Westvaart* (navegação do Oeste). A *Oostvaart* e a *Westvaart* dominavam um arco geográfico considerável e as cidades da Zelândia e da Holanda tinham construído, em conjunto, uma rede de comércio em meados do século XVI, que se estendia da Península Ibérica à Escandinávia. O domínio da navegação neerlandesa do transporte de mercadorias entre a Europa meridional e setentrional prendeu-se com vários fatores, entre estes, inovações técnicas e a localização geográfica.

Entre as inovações técnicas, contam-se os progressos alcançados na construção naval, que remontam à década de 1460. Nessa data, construtores de navios bretões instruíram mestres zelandeses em como construir uma caravela.[147] No final do século XV, os construtores neerlandeses igualavam em técnica os seus congéneres ibéricos e bretões, dominavam a técnica da bolina e tinham modificado a caravela dotando-a de um fundo chato, de modo a poderem navegar em águas pouco profundas, típicas da costa neerlandesa. Este novo tipo de embarcação permitiu aos neerlandeses explorar uma maior diversidade de ventos e velocidades, o que reduziu o tempo de espera em

[143] Israel 1989: 22; De Vries, Van der Woude 1997: 419; Emmer 2005: 33.
[144] Sobre este assunto cf. *infra* o capítulo 2, ponto 1.
[145] Entre elas Midelburgo, Veere e Vlissingen. Já existia na província da Zelândia, pelo menos desde 1526, uma importante indústria de refinarias de sal que carecia de matéria-prima. Israel 1989: 22.
[146] De Vries, Van der Woude 1997: 354.
[147] De Vries, Van der Woude 1997: 355-356.

porto por ventos favoráveis. Tal conferiu-lhes a possibilidade de completar com sucesso, e na mesma estação, a viagem triangular entre a baía da Biscaia, onde embarcavam sal, a costa neerlandesa, onde se salgava o arenque, e o Báltico, onde o peixe era vendido.[148] Este domínio técnico, em conjugação com a localização geográfica, deu aos mercadores holandeses e zelandeses vantagens decisivas sobre os seus concorrentes franceses, ingleses e bretões no comércio do arenque salgado, uma atividade económica essencial nestas latitudes, e sobre os seus maiores competidores no Báltico no transporte de cereais, os portos hanseáticos. É importante abrir um parêntesis para referir algo evidente mas que carece de comentário, nomeadamente o carácter irregular, demorado e caro das viagens marítimas durante a Idade Média, tendo portanto o fator rapidez, acessibilidade e controlo de custos dado uma vantagem tão clara à frota mercante holandesa e zelandesa.

A rapidez e a facilidade com que as frotas neerlandesas se deslocavam, permitiram que as rotas se fossem estendendo cada vez mais para sul, que o sal português se tornasse competitivo nos mercados do norte, relativamente ao sal das minas da Polónia e da Alemanha, e que os cereais do Báltico chegassem em tempo útil aos portos do Atlântico. O comércio no Báltico estava, assim, a partir de meados do século XVI, cada vez mais interligado com o tráfico de outras latitudes.[149] Neste contexto, a incorporação da Borgonha neerlandesa no império Habsburgo (1556), veio funcionar como um elemento facilitador das trocas comerciais com a Península Ibérica.[150] O sal português, mas também agora o açúcar,[151] eram produtos essenciais que animavam esta rota, aos quais se juntou a pimenta que, pelo menos durante as décadas de 1580 e de 90 também circulou de Portugal para os portos da Holanda e da Zelândia.[152]

Israel afirma que o papel relevante que a marinha neerlandesa tomou neste período, tem a ver exactamente com o tipo de carga que passou a deslocar.[153] Como visto, até 1585 cabia a Antuérpia o papel de porto de chegada de bens de luxo à Europa, e às embarcações neerlandesas estava essencialmente reservada a função de

---

[148] Van Veen 2000: 127.
[149] Israel 1989: 14-18.
[150] De Vries, Van der Woude 1997: 356.
[151] Ambos produtos que os neerlandeses obtinham em Portugal e que os lançou em viagens interatlânticas após o embargo filipino de 1585. Emmer 2005: 32.
[152] Costa, Lains, Miranda 2011: 137.
[153] Israel 1989: 10.

redistribuidor entre a Flandres e o Norte.[154] Com a tomada de Antuérpia por Filipe II de Espanha e a sua integração no reino católico inimigo nesse ano, as frotas neerlandesas deixam de aí aportar. Por outro lado, como referido, a frota portuguesa também se retirou desta rota em definitivo no mesmo período. A partir dessa data, não deixando obviamente as trocas originais em grandes quantidades de sal, de sul para norte, e cereais e madeiras, de norte para sul, a frota mercante neerlandesa começou também a participar na deslocação de bens de luxo, tais como as especiarias, o açúcar e os têxteis, diretamente de Portugal para o norte europeu. Em conclusão, depois de 1585, as frotas neerlandesas que aportavam a Portugal dispersaram a sua atenção por outros bens, e o papel de entreposto dos tráficos de luxo deslocou-se progressivamente de Antuérpia para Midelburgo e Amesterdão.[155]

Poderia questionar-se neste momento o papel que, a partir do terceiro quartel de quinhentos, a revolta autonomista dos Países Baixos do Norte (Guerra dos Oitenta Anos, 1568-1648) teve nas relações comerciais entre as duas regiões em estudo. No próximo ponto analisarei de que forma a Guerra dos Oitenta Anos veio alterar o panorama das relações comerciais de Portugal com os Países Baixos do Norte.

5.1. A Guerra dos Oitenta Anos e os seus efeitos

A Guerra dos Oitenta Anos[156] designa, como é bem conhecido, a guerra de secessão entre os Países Baixos do Norte e o Império Habsburgo entre 1568 e 1648. É legítimo presumir que a Revolta neerlandesa interferiu nas trocas comerciais pré-existentes entre Portugal e os Países Baixos do Norte, pelo que cabe aqui analisar os contornos que assumiu e os seus efeitos.

Nos primeiros anos da Revolta (década de 1570), Lisboa desmarcou-se da política externa da Coroa espanhola e D. Sebastião (1554-1578) reiterou aos neerlandeses a segurança dos portos portugueses[157] e permitiu-lhes a liberdade de culto.[158] A Coroa portuguesa prosseguiu uma política de neutralidade no conflito,

---

[154] Emmer, Gaastra, 1996: Introdução xviii.
[155] Israel 1989: 14.
[156] Doravante também chamada nesta dissertação a Revolta, segundo o costume da documentação neerlandesa.
[157] Cruz 2006: 227.
[158] Van Veen 2000: 127.

mantendo portanto os seus portos abertos ao tráfico. Os mercadores portugueses, por seu lado, permaneceram em Antuérpia sob o domínio dos revoltosos, que a tinham conquistado em 1579, e só a abandonaram em 1585, quando os espanhóis retomaram a cidade, transferindo-se então, entre outros portos, para Amesterdão, Midelburgo e Roterdão. Portanto, nos primeiros vinte anos da Revolta, os contatos de caráter comercial entre Portugal e os Países Baixos do Norte continuaram sem grandes problemas.[159]

A subida ao trono português de Filipe II de Espanha em 1580 e o início da Monarquia Dual, introduziu um novo dado nesta equação. Pareceria que o comércio entre os dois estados estaria irremediavelmente comprometido, pois os súbditos portugueses de Filipe II [160] tinham-se tornado também inimigos, sob o ponto de vista neerlandês.[161] Numa primeira instância, os efeitos da Revolta foram sentidos só ocasionalmente, e o comércio com os portos ibéricos não cessou por completo. Súbditos dos Países Baixos, que se mantiveram fiéis ao rei ou que não se envolveram no conflito, continuaram a frequentar os portos ibéricos como antes. Por seu lado, Portugal continuou a política de neutralidade, ao que não seria alheio a sua relativa autonomia em matéria de política externa, consagrada por Filipe II nas cortes de Tomar de 1581. No entanto, e apesar dos interesses comerciais recíprocos evidentes,[162] o tráfico entre os dois reinos ibéricos e os Países Baixos do Norte foi doravante tudo menos pacífico.

Para começar, os neerlandeses proibiram o comércio com a Espanha e Portugal em 1581 e 1582.[163] Contudo, mudaram rapidamente de opinião, admitindo o comércio com o inimigo, [164] declarando que não desaprovavam esta prática, desde que o tráfego se mantivesse lucrativo O comércio do sal e dos cereais era demasiado vital para a economia neerlandesa para ser interrompido. Os fatores de origem económica sobrepuseram-se portanto aqueles outros de ordem política, mesmo correndo o risco de confisco de navios, bens e tripulações, que advinham da situação de guerra. A provar a existência de trocas comerciais dinâmicas e persistentes entre os neerlandeses e os

---

[159] Van Veen 2000: 32 e 128.

[160] Optou-se por manter nesta dissertação a designação espanhola deste monarca da Casa de Áustria, uma vez que aqui surge referido quer como rei de Portugal, quer enquanto soberano das demais coroas e territórios que, à data, integravam a monarquia hispânica.

[161] Boxer 1980: 130; Van Veen 2010: 402.

[162] Cf. *su*pra o capítulo 1, ponto 5.

[163] Van Veen 2000: 128-129; Costa, Lains, Miranda 2011: 135.

[164] Sobre este assunto, veja-se Kernkamp 1934 e Boyajian 1963; Boxer 1965: Introdução xxi ; Van Goor 2004: 51.

portugueses está o embargo decretado desta vez por Filipe II em 1585,[165] em que se proibia a entrada de navios neerlandeses em todos os portos dos reinos ibéricos. Jonathan Israel mostrou, no entanto, que o número de viagens holandesas diretas entre a Península Ibérica e o Báltico só declinou entre 1586 e 1589, tendo sido de seguida rapidamente restabelecidas.[166] Quatro maus anos de colheitas na Europa meridional (1586-90) deram a oportunidade aos neerlandeses de se implantarem de novo nestes mercados.[167] Na realidade, por estas ligações abrangerem abastecimentos de bens essenciais para qualquer um dos estados em conflito, os embargos comerciais afetavam ambas as economias.[168] Eis a razão pela qual nunca podiam ser mantidos por muito tempo. Em documento de 1588, já no contexto das Repúblicas Unidas, o tráfico luso-neerlandês teve de novo consagração pública, reafirmando os Estados Gerais por esta forma a validade das garantias dadas aos mercadores portugueses.[169] Lembramos que no sentido oposto, no entanto, a presença de comerciantes neerlandeses em Portugal a esta data seria ainda clandestina, mas Portugal e as Repúblicas Unidas tinham amplas razões para prosseguirem com as suas relações comerciais, mesmo estando o embargo filipino ainda em vigor.

O ano de 1590 foi decisivo para as Províncias Unidas e para o restabelecimento das ligações marítimas com Portugal.[170] Nesse ano, Filipe II redefiniu a sua estratégia de guerra, fazendo deslocar o grosso do exército da frente norte para a França, por temer as consequências do movimento huguenote liderado por Henrique de Navarra (Henrique IV de Bourbon, 1553-1610), dando a Johan van Oldenbarnevelt (1547-1619)[171] e ao príncipe Maurício de Orange-Nassau (1567-1625) a oportunidade de organizar uma grande ofensiva, que vingou, fortalecendo politicamente as Províncias Unidas.[172] Por outro lado, não conseguindo obter cereais do Báltico por via das ligações com a Alemanha, Filipe II viu-se na contingência de levantar o embargo com as Províncias Unidas e reforçou-o contra a Inglaterra. O resultado foi o restabelecimento oficial das ligações marítimas com a Península Ibérica e o consequente incremento da presença da

---

[165] Costa, Lains, Miranda 2011: 135.
[166] Israel 1989: 31.
[167] Boxer 1965: 20; Van Veen 2000: 130.
[168] Costa, Lains, Miranda 2011: 136; sobre este assunto cf. *supra* o capítulo 1, ponto.5.
[169] Van Veen 2000: 135. Nova confirmação se sucederia em 1591 e 1600. Só três anos depois Lisboa passa a ser considerada porto inimigo, correspondendo este facto a uma mudança de estratégia por parte das Províncias Unidas com a criação da VOC. Sobre este assunto, veja-se Van Goor 2010 e Murteira 2012.
[170] Israel 1989: 38-40.
[171] Advogado dos Estados Gerais e impulsionador da criação da VOC a partir de 1598.
[172] Israel 2001: 269.

frota mercante neerlandesa, contra o decréscimo da frota inglesa, nos portos ibéricos.[173] Em conclusão, apesar da confusão instalada com embargos e confiscos de parte a parte, os pilotos e comerciantes neerlandeses, nunca deixaram completamente de visitar os portos portugueses e em 1590 retomaram as suas atividades.[174]

Um dado importante, e consequência imediata do embargo de 1585 e, paralelamente, do domínio espanhol do porto de Antuérpia no mesmo ano, foi o início do comércio direto com o Brasil para o embarque de açúcar, e com as Caraíbas, para o sal, lançando os neerlandeses em viagens transatlânticas. Inexistentes antes de 1585, aumentaram exponencialmente após 1590, primeiro conjuntamente com mercadores alemães e depois em associação com cristãos-novos portugueses vindos de Antuérpia.[175] Em consequência certamente destas e de outras movimentações de potências navais rivais em ascensão, Filipe II proibiu em 1591[176] toda a navegação de navios estrangeiros para os diversos pontos do Império.[177] No entanto, alguns negociantes de Roterdão e de Midelburgo, entre os quais Balthasar de Moucheron (1552-c.1630),[178] promoveram em 1592 e 1594 viagens à costa da Guiné utilizando a frota mercante zelandesa, traficando em produtos de alto luxo como o ouro, marfim, borracha e açúcar, comprando aos portugueses instalados em S. Tomé. Na maioria dos casos, segundo Israel, estas transações decorreram pacificamente.[179]

Outro dado interessante, além de algo irónico, é o facto da frota das Províncias Unidas ter florescido durante um período de guerra e a sua prosperidade ter residido fortemente nas trocas comerciais com o inimigo.[180] A ligação comercial entre os reinos ibéricos e o Báltico, que após 1590 foi restabelecida muito satisfatoriamente, permitiu continuar a desenvolver a frota mercante. [181] Para além disso, as autoridades das Províncias Unidas, as quais eram bastas vezes donos de navios ou mercadores fortemente envolvidos em negócios com a Península Ibérica e com o seu império,

[173] Israel 2001: 337-339; Van Veen 2000: 130.
[174] Van Veen 2000: 130. Sobre este assunto, veja-se Boyajian 1993.
[175] Van Veen 2000:136-139; Emmer 2003: 5 e 9; Van Goor 2004: 50. Emmer 2005: 34.
[176] Um piloto holandês que se dirigia para o Brasil em 1591 foi feito prisioneiro pelos portugueses em S. Tomé, onde reuniu uma grande parte da informação que lhe permitiu, após o seu retorno à Holanda, participar numa viagem pioneira à Costa do Ouro em 1594, que lhe rendeu uma valiosa carga de ouro e marfim. Boxer 1965: 21.
[177] Van Veen 2000: 131.
[178] Originário da Flandres, Moucheron fixou-se em Midelburgo em consequência da queda de Antuérpia em 1585 e promoveu diversas viagens à Ásia, primeiro pelo Cabo Norte (1594) e depois de 1598 pela rota do Cabo. Sobre este assunto cf. *infra* o capítulo 4, ponto 1 e 2.
[179] Israel 1989: 61.
[180] Sobre este assunto, veja-se Kernkamp 1934 e Boxer 1965: 21.
[181] De Vries, Van der Woude 1997: 370.

permitiram, salvo por curtos intervalos, a continuação do tráfego marítimo com o inimigo contra o pagamento de direitos portuários especiais pelas partes interessadas. Os montantes recebidos por esta via eram a principal fonte de rendimento para os almirantados provinciais (Roterdão, Zelândia, Amesterdão, Zona Norte e Frísia), que mantinham a frota de guerra, potenciando a sua manutenção. Isto é, o comércio com o inimigo também financiou em parte o esforço de guerra.[182]

Devido a todos estes desenvolvimentos, Filipe II julgou necessário decretar um novo embargo aos navios neerlandeses em março de 1595,[183] extensível aos portos ibéricos e ao ultramar. Este embargo, segundo Israel, afetou muito negativamente as viagens entre Portugal e as Províncias Unidas, que decaíram fortemente, tendo o nível das transações com o Báltico na década que se seguiu (1597-1607) sofrido pesadas perdas.[184] Van Veen, no entanto, é de opinião de que os efeitos foram semelhantes aos de 1585, isto é, quando os agentes dos comerciantes neerlandeses tinham conhecimento de um confisco de navios em Setúbal, simplesmente enviavam notícia e carregava-se o sal em Aveiro. Para Van Veen os dados disponíveis são incompletos e não permitem uma leitura eficaz das trocas comerciais entre Lisboa e o Báltico. O corso inglês no canal da Mancha teria sido mais inibidor das viagens até ao Atlântico do que o embargo de aportar a Portugal e Espanha.[185]

Certo é que as dificuldades sistemáticas em comerciar com Portugal se iam, de uma forma ou de outra, acumulando. Esta circunstância determinaria um ponto de viragem na atitude dos negociantes das Províncias Unidas para com o comércio internacional.[186] Mas tal não seria por si só suficiente para o lançamento das viagens em direção à Ásia. O comércio tradicional das Províncias Unidas não incluía a pimenta e outras especiarias, que até à década de 1580 só esporadicamente, assim como os têxteis, estavam incluídos no rol dos bens transacionados pela Holanda e a Zelândia.[187] Estes bens careciam de um grande capital inicial de investimento, por serem muito caros, e uma rede bem montada de ligações internacionais. O tráfico de sal, madeira e cereais era muito mais acessível às bolsas dos pequenos comerciantes burgueses holandeses.[188]

---

[182] Boxer 1965: 22; Van Veen 2000:129; Emmer 2003: 1.
[183] Van Veen 2000: 131; Costa, Lains, Miranda 2011: 136.
[184] Israel 1989: 27; De Vries, Van der Woude 1997: 371; Van Goor 2004: 50. Nestes dados deve incluir-se os efeitos do embargo de 1598 lançado por Filipe III de Espanha.
[185] Van Veen 2000: 132.
[186] Israel 1989: 56-58. Sobre este assunto cf. *infra* o capítulo 4, ponto 2.
[187] Israel 1989: 27.
[188] Israel 2001: 14.

O comércio de luxo estava nas mãos de Antuérpia e das grandes casas de mercadores flamengos, alemães e italianos. É neste contexto que a tomada e queda de Antuérpia introduziu um novo fator fundamental, potenciador do domínio comercial neerlandês em ascensão, pois teve também como consequência fazer deslocar para norte famílias de ricos mercadores.[189] Tratava-se de grandes negociantes, que tinham relações familiares e parceiros de negócios espalhados em diversos pontos-chave do comércio internacional, na Europa e no Levante. Entre eles estavam alguns cristãos-novos, que dispunham de capitais e redes clientelares com Portugal e Espanha, alargando a intervenção das Repúblicas Unidas a um novo tipo de comércio. Na década entre 1585 e 1595, os bens de luxo tomaram cada vez mais espaço a bordo das embarcações neerlandesas que partiam de Lisboa para Amesterdão e Midelburgo.

À medida que esta ligação se tornou mais difícil, estes negociantes e investidores procuraram obter os bens de luxo por meios próprios. Frotas enviadas para a Guiné e Brasil começaram o tráfico direto, eliminando os portugueses como intermediários[190] e a falência da chegada das especiarias aos mercados das Províncias Unidas pela via portuguesa, que já se vinha a verificar desde meados de 1580, despoletou o interesse por um novo pólo de negócio, que agora tinha encontrado investidores à altura. Este novo comércio com a Ásia formou um complemento ou até, um substituto muito rentável ao tradicional comércio com o Báltico, que na última década de 1590 sofreu diversas flutuações, denunciando o final de uma época em que estas viagens se mantiveram em crescendo com um caráter estável. Tudo indica, portanto, que apesar dos embargos filipinos de 1985 e 1595, e devido a todas as circunstâncias acima mencionadas, o lançamento de expedições marítimas para a Ásia seriam inevitáveis.[191]

Como consequência, entre 1598 e 99 um considerável número de navios partiu para Java.[192] A estratégia geral do príncipe Maurício de Nassau, de enfraquecer o poderio de Espanha onde e quando pudesse[193] encaixava-se nesta expansão comercial para o Índico e, no contexto de guerra, os Estados Gerais mudaram a sua estratégia no que respeita à relação comercial com Portugal, porque tal lhes convinha, e assumiram cada vez mais o estatuto político do estado português como parte integrante de Espanha

[189] Israel 2001: 337-341; Emmer 2003; Van Veen 2010: 402. Sobre este assunto cf. *infra* o capítulo 2, ponto 2.
[190] Israel 1989: 61. O mesmo se passou em relação às Caraíbas.
[191] Emmer 2003: 6.
[192] Cf. *infra* o capítulo 4, ponto2, quadro nº 1.
[193] Emmer 2003: 10; Van Veen 2010: 402. Sobre este assunto cf. *infra* o capítulo 5, ponto 2. e 6.1.

e, como tal, de inimigos da República, e as suas naus passaram também a ser alvos de ataques de corso.[194]

[194] As primeiras viagens não tinham como missão atacar naus ou possessões portuguesas. O objetivo era comerciar e os capitães só eram instruídos para se defender mas não fazer a guerra ativamente. Van Veen 2000: 3; Van Goor 2010: 422; Murteira 2012.

CAPÍTULO 2

OS PAÍSES BAIXOS NO SÉCULO XVI: A GÉNESE DE UMA POTÊNCIA MARÍTIMA

1. O Báltico, a pesca e o desenvolvimento da frota mercante

O Mar do Norte e os portos do Báltico exerceram desde sempre uma enorme atração sobre os mercadores holandeses. No início de Quinhentos, aí se compravam cereais e uma grande variedade de matérias-primas, com enorme procura tanto nos Países Baixos do Norte como em Antuérpia, encontrando os holandeses no Báltico, por seu turno, mercados para os seus produtos manufaturados e para os bens exóticos que chegavam a Antuérpia, em cada vez em maiores quantidades.[195] Dos registos de entradas do pagamento de portagens na Dinamarca em 1497 e 1503, ficamos a saber que, das embarcações que pagavam portagem, 70% dos navios provinham dos Países Baixos e, entre esses, 78% tinham como origem a Holanda.[196] Cerca de 1500 tornou-se evidente que uma cidade holandesa na zona do Zuider Zee tinha assumido o domínio do comércio com o Báltico, sobrepondo-se a Hoorn e a Enkhuizen. Essa cidade era Amesterdão.

Em 1548, a Holanda enviou uma petição a Carlos V (1500-1558), o qual se tinha tornado seu senhor em 1543, que veio conferir um suporte político à vitalidade do comércio holandês, potenciando o crescimento da sua frota mercante. Nesta petição começava-se por constatar o carácter geográfico da província da Holanda, cercada de mar por três lados, que impedia os homens de proverem ao sustento das suas famílias sem ser comerciando, uma vez que os seus solos alagados e de pouca qualidade não se

[195] Sobre este assunto, veja-se Israel 1989: 48-52.
[196] De Vries, Van der Woude 1997: 350.

adequavam à agricultura ou pastorícia. Por esses motivos, os signatários solicitavam a Carlos V que lhes garantisse o acesso ao mar, para poderem buscar matérias-primas, em especial da Dinamarca, do Báltico e da Noruega, trigo e outros cereais, para venderem os reinos de Espanha, Portugal, Alemanha e Escócia.[197] A petição foi deferida pelo imperador e, desta forma, a Holanda afirmou-se como senhora do comércio para o Leste, a *Oostvaart*.

Na Zelândia, entre os portos que serviam o grande comércio com Antuérpia, o destaque ia sem dúvida para Midelburgo.[198] Os mercadores de Antuérpia tinham uma postura relativamente passiva quanto à construção de frotas próprias, aproveitando-se da proximidade da Zelândia para utilizar os serviços das frotas mercantes de Midelburgo e Vlissingen.[199] A pergunta que se impõem é de saber, como chegaram os holandeses e os zelandeses a assumir tal preponderância no comércio com os seus vizinhos.

No que respeita ao manejo de embarcações e adestramento de tripulações, não se pode deixar de mencionar a formidável escola que foi a frota pesqueira do arenque. Já na primeira metade do século XIV, pescadores da Zelândia e da Holanda navegavam no decurso da pesca ao arenque até à costa inglesa e escandinava, sendo que nesta altura o arenque ligeiramente salgado, utilizando o sal das minas da Alemanha e da Polónia, se destinava maioritariamente ao mercado interno. Na segunda metade do século XV, com as melhorias técnicas introduzidas nas embarcações, a indústria neerlandesa começou a utilizar o sal marinho da costa francesa para a salga do peixe, de qualidade superior,[200] potenciando o incremento da venda do arenque salgado nos portos do Báltico. Esta procura levou ao crescimento da atividade da pesca ao arenque que, por seu turno, fomentou também uma extraordinária inovação decorrente da adaptação das embarcações à indústria emergente.[201] Os navios pesqueiros holandeses foram-se tornando verdadeiras fábricas, em que o arenque não só era pescado, como também limpo e salgado de imediato a bordo, podendo manter-se longas temporadas no mar e transportar entre 18 a 30 membros de tripulação. Estas eram as chamadas *haringbuis.* A

---

[197] Boxer 1965: 5.
[198] De Vries, Van der Woude 1997: 179.
[199] De Vries, Van der Woude 1997: 351-352; Van Veen 2000: 127.
[200] Sobre este assunto cf. *supra* o capítulo 1, ponto 5.
[201] Israel 1989: 23.

inovação foi de tal maneira decisiva que deu à Holanda e à Zelândia a primazia na pesca do arenque em todo o Mar do Norte no decurso dos três séculos subsequentes.[202]

Estima-se que, em meados do século XVI, a frota pesqueira do arenque que operava com base em Enkhuizen (Holanda) e no estuário do rio Maas (Zelândia) contaria com cerca de 400 embarcações, número que cresceu para as 500 por volta de 1560.[203] Por esta altura, também Amesterdão teria uma frota de cerca de 500 *buis* de pesca. No seu conjunto, a atividade da pesca do arenque empregaria um total de 30 mil homens,[204] sem contar com os construtores, madeireiros, pessoas envolvidas nas indústrias de cordoaria, velas, e outros técnicos.

Na época baixa da pesca, estes barcos eram frequentemente usados pelos comerciantes holandeses na *Oostvaart*, para o tráfego de mercadorias várias para o Báltico, pois a sua grande capacidade de transporte, favorecia o controlo dos custos. Também para controlar custos, fazia-se o transporte a granel, movimentando a maior carga possível, sendo o produto onde os neerlandeses, ainda e sempre, dominavam sobre as outras nações do norte, o sal.[205] Outro fator de redução de custos era a mão-de-obra existente em abundância, pescadores e marinheiros holandeses, zelandeses, escandinavos e alemães, mal pagos, mas que abundavam. Em 1588 o vice-almirante da Holanda reportava que podia recrutar 30 mil efetivos de marinhagem em duas semanas.[206] Durante todo o século XVI, juntamente com o arenque salgado, mercadorias como o vinho francês, tecidos flamengos e sal francês e português constituíram-se como os bens de comércio principais com o Báltico e a Alemanha. Esta atividade de transporte de bens a granel, chamada *moedernegotie* (comércio mãe),[207] teve um papel de relevo no século XVI, potenciando o domínio neerlandês nas redes do comércio marítimo intraeuropeias.[208] Sem dúvida alguma, contribuiu para o crescimento económico das Províncias Unidas no final desse mesmo século. [209]

No sul, na província da Zelândia, as primeiras décadas da Revolta, entre 1570 e 1590, criaram uma situação nova para a pesca do arenque. A proximidade com a zona

---

[202] Israel 2001: 17.
[203] Estas 500 embarcações movimentavam um número estimado de sete mil tripulantes. Cf. De Vries, Van der Woude 1997: 244.
[204] Israel 1989: 24.
[205] Israel 1989: 8-9. Sobre este assunto, veja-se Emmer 2005.
[206] Boxer 1965: 69.
[207] Emmer 2005: 34.
[208] Sobre este assunto cf. *supra* o capítulo 1, ponto 5.
[209] De Vries, Van der Woude 1997: 351-352 e 666; Israel 1989: 18-19; Van Goor 2004: 50.

de combates tornava o delta do rio Maas pouco seguro, e com o fecho dos mercados nos Países Baixos do Sul, as atividades ligadas à pesca entram definitivamente em declínio. Duas consequências importantes advieram desse facto. Em primeiro lugar, os investidores das cidades do sul, entre elas Midelburgo, viram-se forçados a procurar novos negócios. Iremos ver no ponto 4 como diversas companhias comerciais se constituíram na Zelândia na década de 1590, tendo como objetivo o comércio direto com a Ásia, mas também com o Brasil e a Guiné. Por outro lado, os pescadores e donos de navios pesqueiros do norte das Províncias Unidas, que mantinham frotas na Zelândia, retiraram-nas para os portos da Holanda, centralizando as suas operações numa cidade do Zuider Zee, Enkhuizen.[210] Esta cidade viria a ter um papel de destaque na preparação das tripulações que integraram as primeiras frotas holandesas para o Índico.

Num outro plano, e para além das revolucionárias inovações técnicas que representou, a pesca do arenque desencadeou importantes inovações a nível institucional. No princípio do século XV, a propriedade das embarcações estava nas mãos de sociedades, que geralmente incluíam os mestres, mas por vezes também os próprios pescadores, que investiam nos seus negócios através do fornecimento dos materiais necessários para a pesca.[211] Ainda durante o século XV, os pescadores e os mestres foram-se dissociando como investidores, passando a trabalhar em troca de um salário. O papel de investidores passou maioritariamente para as mãos de burgueses urbanos, contando-se entre estes madeireiros, donos de cervejeiras, moleiros, donos de estaleiros e de negócios de velas, entre outros.[212] As sociedades que então foram formadas chamavam-se *rederij*.[213] Estas eram constituídas por 30 a 60 investidores para um só navio, e podiam investir por quotas em dezenas de navios, notavelmente mais do que as suas congéneres alemãs ou escandinavas.[214] Desta forma minimizavam-se os riscos de perdas de capitais pela sua dispersão, tendo sido sem dúvida estas sociedades um dos principais negócios de investimento. A inovação era apreciável. Comparando com a organização do comércio português na Baixa Idade Média, não verificamos uma estrutura orgânica ou mesmo jurídica muito definida e os grupos mercantis nacionais não se diferenciaram de forma nítida face a outros grupos sociais, de forma a constituir

[210] De Vries, Van der Woude 1997: 248; Emmer 2005: 34.
[211] Boxer 1965: 6; De Vries, Van der Woude 1997: 244.
[212] Israel 1989: 22.
[213] N. T. Armadores, companhia marítima.
[214] Israel 1989: 21.

um sistema corporativo semelhante, ou sequer próximo, do que se verificava na Europa setentrional ou na Itália.[215]

São estas sociedades comerciais urbanas da pesca ao arenque que forneceram o modelo para aquelas outras que mais tarde se formaram, destinadas ao aparelhamento de navios para a navegação interoceânica.

2. Uma dinâmica social e urbana «proto-moderna»

Como se viu, existia nas Províncias Unidas no final do século XVI uma poderosa frota mercante, que estaria apta a empreender as primeiras viagens transoceânicas em direção à Ásia. Mas bastaria este domínio marítimo para que tal propósito saísse da esfera das possibilidades para entrar um plano de ação concreto? É certo que os ricos mercadores flamengos e cristãos-novos vindos de Antuérpia, após 1585, viabilizaram o investimento no negócio das especiarias e outros bens asiáticos. Mas este êxodo não se verificou só em direção à Holanda e à Zelândia. Também os houve que se deslocaram para a Alemanha e para a Inglaterra, e sabemos que os ingleses ambicionavam o mesmo. Posto isto, põe-se a questão de saber se haveria na estrutura política e económica das Províncias Unidas fatores especiais, capazes de potenciar a concretização deste empreendimento. Neste ponto sugerem-se algumas respostas.

Boxer é de opinião que a eficiência da expansão neerlandesa dependeu não só do seu apetite comercial e poder naval mas da natureza da sua sociedade.[216] Se nos perguntarmos então, quais as características existentes na sociedade dos Países Baixos do Norte em 1500, marcadamente diferentes das outras nações da Europa ocidental de então, a primeira resposta teria que ser a ausência de algumas das características feudais presentes noutras sociedades.[217] Tal traduziu-se, em primeiro lugar, na quase ausência de «ordens» ou «estados», onde o lugar dos indivíduos na sociedade era determinado pelo nascimento e pela sua função social. Como tal, a sociedade medieval neerlandesa foi marcada por um maior grau de mobilidade social e uma flexibilidade ocupacional, que ocorreu de forma natural. Os agricultores por vezes eram também pescadores e

[215] Rau 1984a: 143; Pedreira 1998: 176-177.
[216] Boxer 1965: Introdução xx; Emmer 2003.
[217] De Vries, Van der Woude 1997: 160 e 666; Israel 2001: 113.

marinheiros já que, ao contrário de outras regiões europeias, os agricultores tinham nos Países Baixos do Norte completa liberdade de mobilidade geográfica.[218] A ausência de tradições feudais significativas teve também como consequência a diminuição da influência de instituições comunitárias e padrões de comportamento coletivo, em que as imposições jurídicas e sociais do sistema feudal dificilmente encorajavam a inovação e a iniciativa pessoal. Essa ausência potenciou, ao contrário de outras regiões da Europa, situações em que a iniciativa e a responsabilidade pessoal e a inovação se puderam desenvolver.[219] Em resumo, a liberdade, o individualismo e uma orientação de lógica de mercado caracterizaram a sociedade agrária dos Países Baixos do Norte muito antes do final da Idade Média, dando azo a que economia e a política fossem mais valorizadas pela sociedade.

Outra característica da sociedade neerlandesa tardo-medieval é o seu elevado grau de urbanização.[220] Durante o século XV, a vida económica nos Países Baixos do Norte apresentava-se fragmentada: enquanto as províncias da Holanda e da Zelândia se afirmavam como províncias voltadas para o comércio marítimo, as outras cinco mantinham uma estrutura económica predominante agrária, ainda que de grande dinamismo.[221] No entanto, comum a todas as províncias, foi a existência duma multitude de cidades, algumas delas bem pequenas comparativamente com outras cidades europeias.[222] Uma grande parte delas competia entre si por fatias de mercado inter-regional, mantendo um comércio independente com mercados estrangeiros, tendo desenvolvido muito precocemente, segundo De Vries e Van der Woude, uma sociedade dita «proto-moderna».[223] Caracterizavam-na conceitos sociais perto da sociedade burguesa, criando padrões culturais urbanos com um elo de ligação muito forte à autonomia local. As cidades e o mundo rural da sociedade neerlandesa não formavam, no entanto, esferas opostas e antagónicas, facto que permitiu a passagem destes padrões culturais burgueses da cidade para o campo com relativa facilidade. Durante o século XVI, o crescimento dos núcleos urbanos acelerou, em concordância com o desenvolvimento económico. Por meados do século XVI, já 44% da população da

[218] De Vries, Van der Woude 1997: 160-162.
[219] Emmer 2003: 3.
[220] Israel 2001: 119 e seguintes.
[221] Boxer 1965: 4.
[222] Israel 2001: 11-12 e 337.
[223] De Vries, Van der Woude 1997: 160.

Holanda vivia em cidades.[224] Por amostragem, o número de habitações em Amesterdão duplicou entre 1514 e 1562, tendo a população aumentado de 11 mil para 30 mil habitantes.[225] Esta tendência teve um poderoso incremento durante a Revolta.

Significativo e relevante no envolvimento das Províncias Unidas nas empresas marítimas transoceânicas, foi o coincidente crescimento económico com o aumento do poder político das cidades, concentrado na alta burguesia, especialmente nas províncias da Holanda e da Zelândia. Quando os Estados da Holanda renunciaram formalmente a sua obediência a Filipe II de Espanha, também promulgaram uma lei proibindo os concelhos urbanos de consultarem os representantes das corporações de mesteres (*guildes)* ou representantes da guarda, em matérias do foro provincial. Os regentes, portanto, tomaram partido da situação de guerra para consolidarem a sua posição dentro do governo das cidades numa oligarquia de alto-burgueses, excluindo os cidadãos ordinários de qualquer intervenção na administração local ou provincial.[226] Nestas províncias, os pólos urbanos obtiveram uma supremacia sem precedentes, tornando-se o centro dominante do poder político e os seus cidadãos imbuídos de valores e padrões sociais capitalistas da alta burguesia.[227] Não foi por acaso que, quando o duque de Parma (1554-1592) capturou Antuérpia em 1585 e concedeu a todos aqueles que queriam sair a prerrogativa de o fazer num período de dois anos, muitos negociantes transitaram com as suas propriedades e capital para as cidades da Zelândia e da Holanda. Fizeram-no porque aí esperarem encontrar o ambiente propício para o desenvolvimento dos seus negócios, tal como já o tinham feito em Antuérpia. O capital e as ligações comerciais que estes emigrantes trouxeram, vieram, portanto, favorecer maioritariamente as cidades da Holanda e da Zelândia, com maior incidência para Amesterdão e Midelburgo [228] e torná-las centros de decisão política cada vez mais importantes. No capítulo 5**,** iremos ver como neste domínio a politica e a economia se interligaram, tendo não só os investidores privados, mas também as cidades da Holanda, interferido ativamente no provimento dos navios da primeira expedição ao Índico em 1595. Os próprios Estados da Zelândia e da Holanda lançaram as expedições à Ásia por via do cabo Norte em 1594 e 95, retirando esse papel aos privados.

---

[224] De Vries, Van der Woude 1997: 350; Israel 2001: 14-15 e 60.
[225] Israel 2001: 337.
[226] Boxer 1965: 10; Emmer 2003. 2.
[227] De Vries, Van der Woude 1997: 164-165 e 507-508.
[228] Boxer 1965: 18-19.

Segundo alguns autores, uma terceira questão que merece atenção prende-se com o papel que o calvinismo poderá ter tido no aparecimento de uma possível «ética protestante», relacionada com o trabalho e a acumulação de riqueza, e o desenvolvimento de um espírito capitalista.[229] A Igreja Reformada holandesa baseava a sua filosofia social numa vida pautada pela disciplina praticada na esfera secular, com o propósito de glorificar Deus e que permitiria aos indivíduos que a prosseguissem serem eleitos de Deus. Tal poderia ter dado azo a um surgimento de uma filosofia de vida racional, uma dedicação quase ascética do indivíduo à sua vida secular que lhe teria proporcionado o suporte moral para converter uma actividade como a prática do comércio em capitalismo moderno.[230] Contudo, não existem conclusões definitivas sobre essa ligação, e a Igreja Reformada mantinha uma postura geral de passividade no que respeita a questões de prática económica. Além do mais, o calvinismo ainda se encontrava na sua fase de expansão e consolidação quando se deu a grande explosão económica das Províncias Unidas e o seu desenvolvimento institucional. Subrahmanyan lembra que trabalhos recentes sobre as Províncias Unidas lançam implicitamente algumas dúvidas sobre a noção da organização social holandesa da época ter sido dominada, na prática, por uma ética assente na frugalidade, poupança e obtenção do lucro. Refere por exemplo, que as grandes famílias de mercadores holandeses nos finais do século XVI e princípios do XVII levavam um estilo de vida que era tudo menos frugal.[231] Disso mesmo nos dão conta também os inúmeros quadros de pintores holandeses que mostram interiores de casas burguesas, ricamente decoradas e Boxer adianta que, uma vez instalados nas Índias, os burgueses simples de Amesterdão e Midelburgo depressa viviam na pompa dos seus predecessores católicos portugueses ou espanhóis.[232]

O que podemos dar como certo a respeito da Reforma, é que esta eliminou o clero como interlocutor político, assim como muitos nobres, em especial na Zelândia, por terem tomado partido pela casa de Habsburgo e, subsequentemente, terem sido retirados da cena politica quando a causa reformista vingou no Sul. Isto é, sem a Reforma, as relações políticas não se teriam concentrado de forma tão determinante nas elites burguesas das cidades, e esta realidade engendrou um estado no qual os interesses

[229] Sobre este assunto, veja-se Aymard 1982.
[230] De Vries, Van der Woude 1997: 166.
[231] Subrahmanyam 1995: 384.
[232] Boxer 1965: 37.

dinásticos estavam ordinariamente subordinados àqueles das elites urbanas que, por seu lado, nunca perderam a sua sensibilidade às questões económicas e comerciais. Pode-se daqui concluir que, o facto da soberania das Províncias Unidas se ter alojado na burguesia foi, também, uma consequência direta da Revolta e, como tal, uma consequência indireta da luta calvinista contra o domínio católico da Casa de Áustria.[233] A verdade é que o legado medieval das Províncias Unidas, uma economia de mercado monetizada com uma liberdade individual substancial, oferecia vantagens reais para a disseminação tanto do capitalismo como do calvinismo.[234]

3. A procura de especiarias nos mercados setentrionais: novas oportunidades de negócio

Por ser relevante para o objeto desta dissertação analisar os fatores que possam ter potenciado o despoletar do comércio direto das especiarias por parte dos neerlandeses, volto brevemente ao assunto do abastecimento dos bens de luxo asiáticos à Europa. Entre estes a pimenta ainda detinha um papel de destaque. Sabemos que o provimento dos mercados setentrionais na década de 1590 por via de Lisboa tinha sido perturbado por vários condicionalismos. No entanto, à data existiam vias alternativas de abastecimento à Europa, uma vez que não se tinha conseguido manter o projetado monopólio português de abastecimento das especiarias e da distribuição via Lisboa.

Várias razões concorreram para isso. Um fator relevante prendeu-se com as relações de força em mutação existentes no mundo muçulmano, com as quais Portugal se viu confrontado, e que ultrapassaram o seu poder de intervenção.[235] Em primeiro lugar, os portugueses tiveram que manter boas relações com a Pérsia durante a maior parte do século XVI, cuja amizade era necessária para contrabalançar a ameaça turca.[236] Por esse motivo, se bem que os portugueses dominassem o comércio marítimo no golfo Pérsico, graças às fortalezas de Ormuz e de Mascate, não puderam fechar completamente aos comerciantes muçulmanos a rota terrestre que aí tinha o seu início. O tráfico em Ormuz manteve-se, continuando os mercadores muçulmanos a aí operar,

[233] De Vries, Van der Woude 1997: 168-172 e 507.
[234] De Vries, Van der Woude 1997: 167.
[235] Sobre este assunto, veja-se Godinho 2009: 275-279.
[236] Boxer 1980: 79; Pearson 2007: 98; Costa 2013: 173.

levando as especiarias e drogas da Índia pela antiga rota terrestre de Ormuz a Bassorá e daí via Bagdade e Damasco para Alepo e Trípoli.[237] Por outro lado, com o avanço turco em direção ao litoral do mar Vermelho e ao Golfo Pérsico,[238] os governantes otomanos reconstituíram as antigas ligações para o Cairo e Alexandria facilitando de novo a abertura da rota das especiarias por esta via. Para isso contaram com a participação de um reino muçulmano em ascensão no extremo oposto do Indico, o poderoso estado de Achém, na ilha de Samatra,[239] que alimentou a rota do mar Vermelho através da pimenta proveniente da própria Samatra ou de Java,[240] fazendo escala nas Maldivas.[241] O comércio de especiarias feito através do mar Vermelho, tendo como destino o pólo distribuidor suportado pela Senhoria veneziana, que nunca tinha sido inteiramente fechado pelos portugueses, voltou assim a ter um notável incremento.[242] Em suma, revitalizadas as rotas terrestres, e se bem que a Carreira da Índia conservasse a sua importância,[243] a partir pelo menos de 1550[244] duas rotas de tráfico de especiarias e bens asiáticos concorriam com a rota do Cabo.[245]

Como sabemos, após 1590, os holandeses emergiram como principais fornecedores de especiarias no norte da Europa, usando o entreposto de Lisboa. No Mediterrâneo, pela mesma altura, eram os genoveses, que compravam em Lisboa, e os venezianos, que compravam em Alepo ou Alexandria, que dominavam.[246] A questão que se põe é, se havia na Europa uma outra possibilidade de abastecimento de bens de luxo asiáticos, que não a portuguesa, e mesmo admitindo que o fluxo não fosse totalmente satisfatório e mais oneroso, por que razão a frota mercante neerlandesa não procedeu à exploração da rota para o Mediterrâneo? Seria de esperar que os mercadores vindos de Antuérpia e agora instalados em Midelburgo e Amesterdão mantivessem relações comerciais com a senhoria de Veneza e as cidades portuárias italianas. E se depois de 1590 o entreposto de Lisboa se afigurava cada vez mais deficitário e de difícil acesso, o Mediterrâneo poderia constituir uma alternativa plausível para o provimento

[237] Godinho 1982 vol.3: 132-133; Subrahmanyam 1995: 107-108.
[238] Os Turcos Otomanos conquistaram a Síria e o Egito entre 1514 e 1517, ocuparam a maior parte do Iraque em 1534-1535, conquistaram Adem em 1338 e Bassorá em 1546. Sobre este assunto, veja-se Godinho 1982 vol.3**:** 111-114 e 128.
[239] Sobre este assunto, veja-se Lobato 1999: 60-61 e 173-174.
[240] Pinto 1997: 97-98; Disney 2011: 249.
[241] Costa 2002: 19.
[242] Witteveen 2002: 15.
[243] Disney 2011: 249-250. Sobre este assunto cf. *supra* o capítulo 1, ponto 3.
[244] Disney 2011: 249.
[245] Godinho 2009: 338.
[246] Israel 1989: 56.

de especiarias aos mercados setentrionais. Certamente menos demorado e dispendioso do que a volta pela rota do Cabo.

Na realidade, a procura das especiarias na Europa durante o século XVI tinha duplicado.[247] Na Europa do Norte e do Leste, o seu consumo continuou sempre a aumentar. Na Holanda, em 1697, ainda se considerava que as melhores mercadorias para «os países frios» eram as especiarias, consumidas em quantidades prodigiosas na Rússia e na Polónia.[248] As cidades italianas não conseguiram suprir este *deficit*, nem após o breve ressurgimento das rotas terrestres, e os preços não paravam de subir.[249] Apesar da produção de especiarias na Ásia também tivesse duplicado, o aumento dos preços, por seu lado, chegou a triplicar.[250] Admitindo que esta seria uma questão de oferta e procura, e que o comércio direto neerlandês com o Mediterrâneo poderia potenciar um maior fluxo de especiarias por esta via e, por consequência, a uma redução do seu preço à chegada, outro fator perfilou-se na década de 1590 que levou os neerlandeses a privilegiar a procura por meios próprios dos locais de produção das especiarias na Ásia, tal como os portugueses o haviam feito.

Por 1595, existia já um longo acumular de experiências de pilotos e tripulações neerlandesas ao serviço dos portugueses e espanhóis. Mas estariam os seus pilotos dotados do necessário material cartográfico? Por esta altura, as informações estavam ao alcance de muitos. Já nos finais do reinado de D. João III, as praças europeias eram perfeitamente conhecedoras das condições em que funcionava o tráfego português com o Índico[251] e as informações técnicas circulavam entre os especialistas europeus.[252] Quando finalmente os holandeses e zelandeses começaram a navegar para fora das suas rotas habituais na Europa, fizeram uso dessa experiência e de material de navegação e cartografia de origem portuguesa, de que dispunham.[253] Este saber fazer técnico foi determinante e deu aos neerlandeses a confiança necessária para empreender o projeto.

Convém, no entanto, referir, que o poder dos portugueses no Índico na década de 1590 não tinha, de todo, desaparecido. Da leitura dos autores utilizados para a análise efetuada sobre o comércio intra-asiático, concluiu-se que este constituía para os

---

[247] Boxer 1980: 80; Godinho 1982 vol.3: 173.
[248] Braudel 1992: 189-190.
[249] Israel 1989: 56; sobre o assunto do valor da pimenta na Casa da Índia, veja-se Costa, Lains, Miranda 2011: 112, quadro nº 10.
[250] Boxer 1980: 80; sobre este assunto, veja-se Godinho 1982 vol.3: 183-190.
[251] Rau 1984a: 217.
[252] Sobre este assunto cf. *infra* o capítulo 3, ponto 2.1.
[253] Emmer, Gaastra 1996: Introdução xviii.

portugueses uma mais-valia apreciável e aí se encontravam muito bem implantados. Pelo que o processo de consciencialização da oportunidade de negócio e da viabilidade técnica até à concretização da primeira viagem foi gradual e cauteloso.

CAPÍTULO 3

OS NEERLANDESES E A APRENDIZAGEM DA ÁSIA

1. Neerlandeses no Estado da Índia

No capítulo um ficou demonstrado que Portugal manteve trocas comerciais regulares ao longo de todo o século XVI com os Países Baixos, pelo que seria expetável que muitos neerlandeses se encontrassem bem informados quanto aos bens asiáticos que chegavam a Lisboa e à forma como o tráfico decorria. Por outro lado, também teriam sido relevantes as informações em primeira mão sobre a Península Ibérica que chegaram através dos cristãos-novos que se estabeleceram em Amesterdão, a partir da segunda metade do século.[254] Contudo, os neerlandeses mais bem informados sobre o trato da Ásia, cujo percurso ainda se encontra pouco estudado entre nós, terão sido aqueles que trabalharam e se estabeleceram no Estado da Índia. De entre esses, o mais conhecido foi, sem dúvida, Jan Huygen van Linschoten (c. 1562-1611).[255] Em primeiro lugar, porque as anotações que produziu, durante a estadia em Goa ao serviço dos portugueses, foram publicadas e constituíram, logo nos finais do século XVI, um grande sucesso editorial. Depois, porque a sua obra se encontra traduzida e publicada em português. Mas Linschoten não foi o único neerlandês que viveu na Índia portuguesa. Tanto durante o período de expansão como de consolidação, o império português nunca foi hermético, pelo contrário, foi bastante permeável à presença de estrangeiros.

No registo formal, a população do Estado da Índia, no decorrer do século XVI, era constituída por portugueses ou europeus-asiáticos de ascendência portuguesa. No

[254] De Vries, Van der Woude 1997: 370. Não só cristãos-novos provenientes de Antuérpia, mas também do reino, em consequência da ações movidas pela Inquisição.
[255] Sobre este assunto cf. *infra* o capítulo 3, ponto 2.

entanto, a presença de estrangeiros nunca foi proibida ou por outra forma vedada, sendo até, por motivos logísticos e económicos, encorajada. Os especialistas, não importa qual fossem as suas nacionalidades, foram bem-vindos.[256] Ocasionalmente, estacionavam em Goa ao serviço da Coroa pequenos contingentes de italianos, castelhanos, alemães, ingleses, neerlandeses e franceses.[257] De alguns destes neerlandeses é possível conhecer as identidades a partir de fontes portuguesas, por se encontrarem arrolados ao serviço da Coroa ou da Companhia de Jesus, ou nos autos da Inquisição.[258] Nos registos da chancelaria real de D. Manuel I, existem 36 nomes de alemães e neerlandeses inscritos como artilheiros entre 1498 e 1520,[259] o que nos dá conta da presença precoce de neerlandeses ao serviço do Estado da Índia. Mais de metade do contingente militar de Afonso de Albuquerque era composto por estrangeiros, maioritariamente da Europa do norte. Entre estes, 14,8% eram neerlandeses e flamengos que, entre 1504 e 1514, serviram o vice-rei como bombardeiros do castelo e bombardeiros das naus de Cochim.[260] Cerca de 20 neerlandeses combateram em 1510 na batalha definitiva pela conquista de Goa, sendo que três de entre eles foram promovidos a condestável. Tanto em Cochim como em Goa, os neerlandeses formavam o maior contingente de bombardeiros entre todos os estrangeiros do Norte, contando Everaert cerca de 30 a 35 elementos.[261] Um deles, Ruetgher van Geld (de Gueldre), mereceu de D. Manuel I em 1515 uma tença pelos serviços prestados em Cananor[262] e, aquando do seu retorno aos Países Baixos, encontrou-se com Damião de Gois em Antuérpia, onde lhe forneceu informações sobre a Índia. [263]

Cabe também lembrar que, nas primeiras viagens da Carreira da Índia, mercadores, oficiais e marinheiros podiam livremente fazer as suas compras, e até traficar quantidades significativas de todas as espécies de mercadorias de Goa para Lisboa.[264] Em 1505, D. Manuel I institui o monopólio régio, mas as trazidas de pimenta de particulares continuaram a verificar-se. Antes de mais porque a própria Coroa utilizava a pimenta como meio de pagamento de ordenados ou serviços, as denominadas

---

[256] Ferreira 2000: 57.
[257] Disney 1981: 32.
[258] Para uma relação de nomes e atividades profissionais de neerlandeses no Estado da Índia, veja-se Everaert 1988: anexo 3.
[259] Metzig 2011: 66.
[260] Everaert 1998: 83; Ferreira 2000: 54.
[261] Everaert 1998: 81-82.
[262] Por volta de 1520 contabilizavam-se 400 estrangeiros em Cananore. Metzig 2011: 73.
[263] Everaert 1998: 83.
[264] Godinho 1982: 38 e 58.

quintaladas.[265] Os militares ou oficiais que regressavam a Portugal tinham, portanto, o direito de trazer mercadorias, que incluíam a pimenta.[266] Este sistema foi abolido em 1517, mas as remessas de especiarias pertencentes a privados continuaram a ocupar espaço a bordo das naus da Carreira da Índia, embora clandestinamente.[267] Em conclusão, é expectável que os militares neerlandeses que estiveram ao serviço da Coroa trouxessem uma determinada quantidade de especiarias no seu regresso a casa. Alguns saberiam porventura como proceder à sua compra e, eventualmente, os locais da sua origem. Certamente todos contariam as suas experiências, vividas em primeira mão, e contribuíram desta forma para a formação da imagem da Ásia portuguesa e das suas riquezas junto dos seus conterrâneos, como o fez Ruetgher van Geld com Damião de Gois. Depois de consolidada a presença portuguesa no Índico, o número de soldados estrangeiros ao serviço da Coroa diminui, mas nunca se extinguiu por completo.

A partir da segunda metade do século XVI pôs-se um novo problema a todos aqueles que da Europa do Norte se encontravam no Estado da Índia. Em 1560 foi instituído em Goa o tribunal da Inquisição. Na mesma altura, era voz corrente que se deveria impedir a entrada de neerlandeses, ingleses, alemães ou franceses na Ásia portuguesa, por receio de heresia e porque muitos se tornavam renegados.[268] Entre 1563 e 1585, cerca de 10 neerlandeses foram, de facto, levados a tribunal sob a acusação de hereges. Quanto a tornarem-se renegados, a questão estaria ligada a situações do quotidiano dos soldados do Norte da Europa. Queixavam-se frequentemente de atitudes discriminatórias, ligadas à religião e de atrasos constantes no pagamento dos soldos.[269] Esta última queixa era também habitual entre os soldados portugueses e causa frequente de deserções. O abandono do serviço régio não era, pois, invulgar, sendo esta uma das causas que levava os soldados a lançarem-se fora da esfera da Estado da Índia, em empreendimentos particulares,[270] ou passando a servir potentados locais a troco de melhores remunerações.[271] Em 1575, cansados de esperar pelo soldo, vários soldados

[265] Divididas desta forma: dois quintais para um grumete, três quintais para um marinheiro ou soldado, quatro quintais para um capitão. Cf. Albuquerque 1994b: 902.
[266] Disney 1981: 91.
[267] Disney 2011: 287-288.
[268] Everaert 1998: 85; Metzig 2011: 80.
[269] Everaert 1998: 84; Metzig 2011: 78.
[270] Thomaz 2002: 31.
[271] Metzig 2011: 77.

alemães e neerlandeses decidiram desertar para Ballagatte, onde o sultão muçulmano de Bijapur os acolheu de braços abertos e lhes prometeu pagamento adequado. [272]

Em todo o caso, talvez por não terem conhecimento de tais circunstâncias, o fluxo de chegada de gentes dos Países Baixos a Goa não parou, só abrandando na década de 1580. De facto, a presença de estrangeiros em Goa teve um incremento na década de 1570. Embora continuasse a deter o exclusivo do comércio da pimenta, em 1570 a Coroa abriu mão da sua exploração direta. Em 1576, o monopólio da pimenta foi concedido a uma série de grupos económicos, constituídos principalmente por interesses alemães, italianos e portugueses, normalmente pelo prazo de cinco anos, os denominados *contratos de trazida*.[273] Estes contratos não deram o resultado desejado e D. Sebastião fechou novamente a cedência do comércio de trazida, tentando um ressurgimento do monopólio régio.[274] A importância de tais desenvolvimentos é que declaradamente, nas últimas três décadas do século XVI, seguiam abordo das naus portuguesas comerciantes, pilotos, soldados e marinhagem de várias nações. Assim, agentes alemães e italianos instalaram-se em Goa para participarem no monopólio régio da trazida de pimenta e vários europeus do Norte partiram para a Índia por motivos vários, que iam da procura de oportunidades de carreira ao simples apelo de aventura e fortuna. Estes estrangeiros chegavam a Goa através da Carreira da Índia, mas também seguindo a rota terrestre do Levante.[275] Por terra infiltravam-se no Estado da Índia muitos não-portugueses, com os venezianos à cabeça,[276] dos quais pouco se sabe.

Nas décadas de 1570 e 1580 regista-se a chegada a Goa de neerlandeses que foram verdadeiros casos de sucesso. Entre eles, com especial destaque, Jan-Huygen van Linschoten [277] e o seu informador em questões sobre a China e o Japão, Dirck Gerritsz Pomp (1544-1608). Gerritzs Pomp nasceu em Enkhuizen, mas sabe-se que em 1555, com onze anos de idade, se encontrava em Lisboa em casa de seus tios, que ali eram mercadores, para aprender o ofício. Em 1568 embarcou para Goa onde permaneceu por mais de duas décadas, servindo nas frotas do Índico. Entre 1584 a 1588 participou, como chefe artilheiro, em duas viagem de Cochim a Malaca, Macau e Nagasaki. Desconhece-se a data da primeira viagem, mas a segunda visita ao Japão ocorreu a 31

---

[272] Everaert 1998: 85.
[273] Disney 1981: 92; Godinho 1982 vol.3: 88-100; Albuquerque 1994b: 902.
[274] Disney 2011: 248.
[275] Esta rota é mencionada por Linschoten como via alternativa para viajar para a Europa. Linschoten, *Itinerário, Viagem ou navegação*: pp. 278 e seguintes.
[276] Witteveen citando Linschoten 2002:14.
[277] Sobre este assunto cf. *infra* o capítulo 3, ponto 2.

de julho de 1585 a bordo da *Santa Cruz*. Nesta viagem tentou por certo a sua sorte como mercador privado, pois, de regresso a Goa, os sinais de riqueza em que viveu eram evidentes. Regressou a Enkhuizen em Abril de 1590[278] onde terá dito sobre o Japão que era uma «ilha onde há muita prata e onde os portugueses chegam todos os anos com seda, que é trocada por prata».[279] De regresso às Províncias Unidas, trouxe consigo uma fortuna no valor de três mil ducados em especiarias e outros bens. As cartas marítimas que também trouxe e o relato das suas viagens no mar da China, foram integradas na obra de Waghenaer[280] intitulada o *Thresoor der Zeervaart* (Tesouro da Navegação),[281] publicada em 1592 em Amesterdão por Cornelis Claesz.[282] Até à data, este constitui o primeiro relato impresso conhecido das experiências de um navegador neerlandês ao serviço de Portugal.

De outros neerlandeses cuja presença é assinalada em Goa sabe-se que, em 1584 e 1585, Linschoten se encontrou com artilheiros, que lhe trouxeram cartas de casa. Heyndrick Dirrecksen Jollinck, natural de Zutphen, esteve na Ásia portuguesa em 1585, ao serviço de um mercador alemão, e integrou a frota de Cornelis de Houtman em 1595 como piloto. Cerca de 1590, Wouter Wilkens, nascido em Zevenbergen em 1573, navegou para o Japão a partir de Goa e, mais tarde, integrou como imediato as tripulações das primeiras viagens holandesas ao Índico.[283] Além destes homens que residiram e trabalharam por maior ou menor tempo na Índia portuguesa, outros havia, em especial mercadores, que viajaram entre Lisboa e Goa. É o caso de Herman

---

[278] Dirck Gerritsz Pomp regressou a Enkhuizen dois anos antes de Linschoten. Ambos residiram nesta cidade, de onde era originário Gerritsz Pomp e onde Linschoten viveu antes e depois da sua estadia em Lisboa e em Goa. Gerritsz Pomp ficou conhecido na sua terra natal como Dirck China, devido às suas viagens.

[279] Informação disponibilizada por cortesia da *Linschoten Vereeniging*.

[280] Lucas Janszoon Waghenaer (1534-1605), o melhor perito holandês em navegação e um dos mais famosos cartógrafos marítimos da altura, autor do primeiro atlas com um guia náutico, o *Spieghel der Zeevaerdt* (Espelho da Navegação, 2 vols., 1584-1585), muitas vezes traduzido e reeditado. Linschoten, *Itinerário, Viagem ou navegação*: p. 15.

[281] Esta obra incluía informações de Dirck Gerritsz Pomp e dois trechos de uma carta que Linschoten tinha enviado aos pais em 1584 contendo informações sobre o tráfico da Índia e outros dois textos de outro informador não identificado. Julgo interessante inserir neste ponto, por elucidar sobre a origem de várias especiarias, o trecho da carta escrita por Linschoten em Goa em 1584 e enviada a seus pais, baseada na transcrição de J. W. Ijzerman: «o cravo vem das ilhas Molucas, que são cinco, situadas abaixo da linha equinocial. Leva-se três anos de caminho para lá ir e voltar e é uma viagem muito perigosa, por causa dos baixios que se encontram pelo caminho. As árvores em que nasce são como loureiros e não há outro cravo por toda a Índia, fora aquele que vem destas ilhas. A noz-moscada e a maça vêm de Malaca, a 300 léguas daqui [Goa], e crescem em árvores do tamanho de nogueiras. É uma fruta do tamanho do pêssego, sendo a fruta exterior muito boa para comer; fazem-se conservas dela. O caroço que existe no interior é a noz-moscada, e tem uma casca em volta que é a *maça*.». Linschoten, *Itinerário, Viagem ou navegação:* p.57.

[282] Sobre Cornelis Claesz cf. *infra* o capítulo 5, ponto 3, nota 373.

[283] Everaert 1998: 86-87.

Vermeeren, de Antuérpia, que completou a viagem de ida e volta entre 1581 e 1582 e, de novo, entre 1583 e 1584. No seu regresso, fundou em Lisboa uma firma e em 1591 armou um navio que fez viagens entre Lisboa e a Zelândia.[284] Não se pode também deixar de mencionar o flamengo Gerrit Afhuysen, que de 1586 a 1589 viajou para o Estado da Índia, onde esteve presente durante o cerco de Malaca imposto pelo sultão de Johore, e regressou em companhia de Linschoten a Lisboa em 1589. Afhuysen terá sido o informador principal de Linschoten no que respeita a Malaca, visto este nunca ter lá estado pessoalmente.

Em conclusão, um monopólio que pedia a colaboração de mercadores e a falta de mão-de-obra especializada dava aos estrangeiros um acesso fácil à Índia portuguesa. Nas primeiras décadas do século XVI, muitos neerlandeses, em especial bombardeiros, partiram para o Estado da Índia. Mais tarde, entre 1570 e 1580, o fluxo destes soldados voluntários provenientes dos Países Baixos do Norte foi enfraquecendo, contudo nunca cessou completamente. No conjunto, a presença neerlandesa na expansão portuguesa terá sido de maior importância qualitativa do que numérica, em especial se tivermos em consideração os mercadores especializados, comerciantes de têxteis e de diamantes, e intelectuais, incluindo missionários jesuítas, que viajaram para o Estado da Índia entre 1570 e 1600.[285]

Uma vez regressados à sua terra de origem, sabemos, através das fontes primárias, que muitos deles forneceram informações, de carácter vário, sobre a Ásia portuguesa. Tal como Linschoten, estes neerlandeses mostraram um espírito aberto mas crítico na apresentação dos factos e dados que forneceram, predominando o mesmo olhar que corresponde, em muitos aspetos, às visões igualmente críticas de contemporâneos portugueses, tais como Fernão Mendes Pinto, Diogo do Couto e Francisco Rodrigues Silveira. Como eles, assinalam muitas vezes a falta de eficácia, a injustiça e a burocracia do poder, o estado deplorável em que se encontravam as naus e a navegação, o incumprimento das normas de segurança nos navios, a cobiça e a perversão moral de alguns portugueses na Índia. Ainda pouco estudados entre nós, seguramente os testemunhos destes neerlandeses contribuíram para um melhor conhecimento dos mecanismos do Estado da Índia por parte dos seus conterrâneos e também à formação de um determinado tipo de leitura crítica da Índia portuguesa nas

[284] Everaert 1998: 87.
[285] Everaert 1998: 87-93.

Províncias Unidas, que encontrou terreno fértil na sociedade neerlandesa marcadamente calvinista de então.[286]

2. Jan-Huygen van Linschoten e o seu *Itinerário*

Jan Huygen van Linschoten nasceu em Haarlem, na Holanda, no final de 1562 ou no início de 1563. A família mudou-se pouco depois mais para norte, para a cidade de Enkhuizen, provavelmente devido à perseguição movida aos católicos pelos calvinistas, que detinham o controlo de Haarlem. Sendo católica, a família de Linschoten sentir-se-ia mais protegida em Enkhuizen, ainda fora do controlo dos calvinistas a essa data. Neste movimentado porto de mar, Jan Huygen contactou desde muito cedo com o mundo da navegação, das viagens, dos países, povos e produtos exóticos e do tráfico internacional, o que suscitou certamente a sua curiosidade pela origem desses produtos e pelas dinâmicas do comércio. A 6 de dezembro de 1579, com apenas dezasseis anos, parte para Sevilha, onde viviam dois meios-irmãos e a 1 de setembro de 1580, tendo desenvolvido alguma experiência de negócios e fluência da língua, segue para Lisboa,[287] nessa altura já sob o domínio de Filipe II de Espanha.

Finalmente, em 1583, surge a grande oportunidade de viajar, numa posição atraente e segura. O frade dominicano D. Vicente da Fonseca foi nomeado arcebispo de Goa e parte nesse mesmo ano para a Índia na armada de António de Melo e Castro. O irmão de Jan Huygen, Willem-Tin, recebeu o cargo de escrivão numa das naus da armada e, por intermédio deste, Linschoten foi aceite ao serviço de D. Vicente. A presença dos dois irmãos holandeses ao serviço dos portugueses não é de todo estranha, pois, como já referido, uma parte do pessoal das naus portuguesas era constituída por estrangeiros e, entre estes, contavam-se neerlandeses e flamengos. Linschoten deve ter cumprido bem o seu papel, pois, uma vez em Goa continuou em funções junto do arcebispo como guarda-livros, e ali viveu entre 1583 e 1588. De regresso a Portugal ainda se demorou pelos Açores, só chegando a Enkhuizen, na Holanda, em 1592, após treze anos de ausência. A data e o local[288] de residência de Linschoten, após a sua chegada, não podiam ser mais propícios ao seu espírito aventureiro. Participou em 1594

---

[286] Sobre este assunto cf.*infra* o capítulo 3, ponto 2.1.
[287] Linschoten, *Itinerário, Viagem ou navegação*: p. 12.
[288] Sobre este assunto cf. *supra* o capítulo 2, ponto 1.

e 1595 em duas tentativas, promovidas pelos Estados da Holanda, de navegar para a Ásia contornando o cabo Norte,[289] ambos revelando-se projetos infrutíferos.

A importância de Linschoten reside no facto de, durante a sua estadia em Goa, através do contato diário com indivíduos ligados às atividades marítimas, portugueses e de outras nacionalidades, incluindo conterrâneos seus, com um espírito inquisitivo e minucioso, ter recolhido um vasto conjunto de informações sobre a Ásia em domínios como a geografia, botânica,[290] etnografia, política, cultura, comercio, navegação, entre outros. Nos últimos meses de 1594, com base nestas suas notas, Linschoten compilou um conjunto de informações que se revelariam de importância. O primeiro trabalho compunha-se de uma série de roteiros de pilotos portugueses e espanhóis, traduzidos para o neerlandês pelo próprio Linschoten, a que chamou *Reys-gheschrift vande Navigatien der Portugaaloysers in Oriente.*[291] Um dos possíveis informadores de Linschoten nesta matéria terá sido Vicente Rodrigues, um dos melhores escritores de roteiros do século XVI, do qual só se conhece o primeiro roteiro na versão que consta no *Reys-gheschrift.*[292] Esta obra descrevia em grande pormenor a navegação de ida e volta de Portugal para a Índia, da Índia para Malaca, China e Japão, Java e Sunda, da China para a Índia espanhola, de toda a costa do Brasil, da terra firme e das Antilhas da Índia espanhola, e ainda a navegação do cabo de Lopo Gonçalves para Angola.[293] A compilação desta informação seguiu a forma dos tradicionais roteiros dos pilotos neerlandeses, como o já conhecido *Thresoor der Zeevaert* de Waghenaer.[294]

Pela qualidade e quantidade das informações nele contidas, o *Reys-gheschrift* forneceu um suporte técnico adequado aos projetos marítimos neerlandeses em curso, tendo sido indubitavelmente de extrema importância para a navegação prática neerlandesa. É provável que a primeira expedição holandesa ao Índico através da rota do Cabo, que partiu em abril de 1595, transportasse uma cópia.[295] O que não deixa de ser curioso, pois, em 1595, enquanto Linschoten tentava por uma segunda vez chegar à

---

[289] Em 1594, sob o comando de Willem Barentsz e Cornelis Nay e, em 1595, sob o comando de Jacob van Heemskerck.
[290] Onde se baseou nos estudos efetuados por Garcia da Orta.
[291] Em tradução portuguesa: *Roteiro das Navegações dos Portugueses no Oriente.*
[292] Pos 1998: 156.
[293] Linschoten, *Itinerário, Viagem ou navegação*: pp. 24 e seguintes.
[294] Parmentier 1998: 155. Sobre este assunto cf. *supra* o capítulo 3, ponto 1.
[295] Linschoten, *Itinerário, Viagem ou navegação*: p. 24. cf. *infra* o capítulo 5, pontos 4, 5 e 8. Frank van der Does, um fidalgo que integrou a viagem de Cornelis de Houtman em 1595, escreveu no seu diário que consultou textos manuscritos de Linschoten. Não se sabe se o *Itinerário*, ou partes deste, ou o *Reys-gheschrift.* Parmentier 1998: 154.

Ásia através duma possível rota pelo norte da Sibéria, outros faziam uso das suas notas para intentar o mesmo e no mesmo ano, seguindo a rota portuguesa que ele lhes tinha revelado.

Em janeiro de 1596, o *Reys-gheschrift* foi incorporado numa obra mais ampla, seguindo um género muito em voga na altura de literatura de viagens e aventuras, onde Linschoten relata as suas experiências e observações durante a viagem de Portugal para a Índia, os três anos da sua estadia em Goa e a viagem de regresso com escala nos Açores. Obra de enorme sucesso, foi publicada em Amesterdão com o seguinte título: *Itinerário, Viagem ou navegação de Jan Huygen van Linschoten para as Índias Orientais ou Portuguesas, incluindo uma breve descrição desses países e costas marítimas, com indicação de todos os principais portos, rios, cabos e lugares até agora descobertos e conhecidos pelos portugueses: ao que se juntam, não só os retratos dos vestidos, trajes e aspecto, tanto dos portugueses aí residentes como dos indianos naturais, e seus templos, ídolos e casas, e igualmente as principais árvores, frutas, ervas e especiarias e materiais afins, mas também os costumes desses povos, tanto nas suas religiões, como na política e administração, e ainda um breve relato dos tráficos, de onde e como são tratados e encontrados, com as histórias mais memoráveis que aconteceram aí durante a sua residência, tudo descrito e reunido pelo próprio. Muito proveitoso, apropriado e também divertido para todos os curiosos e amadores de coisas estranhas*.[296]

O *Itinerário* foi, pois, publicado em 1596 englobando quatro textos: o *Itinerário* propriamente dito, o *Reys-gheschrift*, ou *Roteiro*, que já tinha sido publicado anteriormente, em separado, em 1595, o *Extrat* que corresponde ao último caderno do *Roteiro*, cuja última página ficou em branco, e a *Beschryvinghe*, [Descrição] de 1596, correspondendo a anotações feitas sobre Angola, Guiné e América, e ainda um significativo número de ilustrações.[297]

A importância do *Itinerário* de Linschoten prendeu-se com o facto de ter descrito minuciosamente não só a navegação pela rota do Cabo, assim como todo o extenso litoral do Estado da Índia, desde Moçambique ao arquipélago do Japão (a parte que corresponde ao *Reys-gheschrift*) mas, sobretudo, a organização e funcionamento do

[296] Linschoten, *Itinerário, Viagem ou navegação*: p. 69.
[297] Da edição original do *Itinerario* faziam parte 36 gravuras coloridas, baseadas em desenhos do próprio Linschoten, e ainda três mapas.

Estado da Índia. É provável que a primeira viagem holandesa ao Índico pela rota do Cabo em 1595 levasse, para além do *Reys-gheschrift*, um exemplar não editado desta obra.[298]

O *Itinerário* despertou de imediato um enorme interesse, pois, na Europa de Quinhentos, as informações que circulavam sobre o mundo luso-asiático tinham um caráter disperso, e tanto neerlandeses como ingleses esboçavam os primeiros projetos de estabelecimento das suas próprias rotas para a Ásia. Surgiram pouco depois traduções para inglês (1598), alemão (1598-1600), latim (1599) e francês (1610),[299] tendo sido várias das suas partes repetidamente editadas nas populares coletâneas de relatos de viagens e descobrimentos da época. O *Itinerário* com os seus anexos teve o seu maior impacto na navegação neerlandesa entre 1595 e 1620.[300] Linschoten faleceu em Enkhuizen em 1611.

2.1. O *Itinerário* e a Holanda da década de 1590

Dada a natureza das informações contidas no *Itinerário,* poderia pôr-se a questão de saber se Linschoten terá sido ou não um espião holandês, que premeditadamente colheu informações acerca da Carreira da Índia e sobre o império português na Ásia, para as transmitir mais tarde às autoridades empenhadas na expansão marítima holandesa. Contudo, não há dados empíricos que permitam afirmar que Linschoten foi para a Índia como espião. Linschoten partiu da Holanda em 1579, numa altura em que a guerra contra a Espanha ainda não tinha atingido proporções que justificassem tais aspirações, nem Portugal podia sequer ser considerado inimigo dos neerlandeses.[301] E, para além disso, só muitos anos depois de 1580 se começou a pensar nas Repúblicas Unidas em explorar os caminhos marítimos para a Ásia.

Em todo o caso, na década de 1590, as tentativas por parte de comerciantes holandeses em adquirir deliberadamente informações sobre as navegações portuguesas, por meios mais ou menos ilícitos, não oferecem dúvidas. Entre 1592 e 1594 os irmãos

---

[298] Cf.*infra* o capítulo 5, pontos 4, 5 e 8.
[299] Linschoten, *Itinerário, Viagem ou navegação*: p. 9.
[300] Em anos posteriores, o *Itinerário* foi lido essencialmente pelas suas descrições de plantas e produtos tropicais.
[301] Sobre este assunto cf. *supra* o capítulo 1, ponto 5.1.

holandeses Cornelis e Frederick de Houtman estiveram em Lisboa, sendo as suas atividades na capital do reino um exemplo claro de espionagem.[302] O grupo de comerciantes que os havia enviado preparava aquela que viria a ser a primeira viagem holandesa à Ásia pela rota do Cabo.[303] Entre outros desígnios, estava o de adquirirem mapas da Ásia.

Aparentemente, a informação não seria difícil de conseguir, pois cartógrafos proeminentes na Europa trocavam frequentemente novidades, enquanto fazedores de mapas individuais ofereciam os seus mapas para venda. A centralização da feitura dos mapas no ofício do cosmógrafo-mor em Portugal foi entendida primeiramente para garantir a qualidade dos mapas e não para monopolizar o seu uso. Nos primeiros tempos, a cartografia que se tinha desenvolvido na cidade flamenga de Antuérpia, baseava-se essencialmente nos conhecimentos portugueses.[304] Entre um dos refugiados que deixaram esta cidade após 1585 encontrava-se Petrus Plancius (1552-1622), um pastor protestante de Bruxelas, que também era um celebrado geógrafo e cartógrafo.[305] Os seus conhecimentos da Insulíndia foram grandemente potenciados por estudos minuciosos de mapas ibéricos, em particular um *mapa mundi* português, assim como catorze (talvez vinte e quatro) cartas marítimas de Bartolomeu de Lasso.[306] Plancius tornou-se, depois de 1590, um dos fundadores da tradição cartográfica das Províncias Unidas, tornando a influência portuguesa nos mapas holandeses evidente após esta data. A atestar tal afirmação, no título do seu mapa do sudeste asiático de 1595, que mais tarde foi incorporado no *Itinerário*, Plancius averbou o seu reconhecimento anotando «os mapas corretíssimos usados pelos navegadores portugueses».[307]

Para o grupo de comerciantes que procuravam informações sobre rotas e mapas portugueses, pode considerar-se como uma feliz coincidência a fixação de Plancius em Amesterdão e o regresso de Linschoten à Holanda na mesma altura. Ambos possuíam conhecimentos técnicos importantes, que iam ao encontro das suas mais secretas

---

[302] Stapel 1930: 38; Parmentier 1998: 153; Witteveen 2002: 28; Van Goor 2004:25.
[303] Sobre este assunto cf. *infra* o capítulo 5, ponto 1.
[304] Pos 1998: 135-151.
[305] Witteveen 2002: 28-29.
[306] Parmentier 1998: 153. A primeira referência a este cartógrafo Quinhentista colhe-se de uma carta régia, datada de 17 de maio de 1564, na qual o monarca autoriza Bartolomeu de Lasso a exercer a sua profissão de cartógrafo, por ter sido «achado auto e suficiete para fazer cartas de marear e estrellabios e agulhas». Refere a mesma carta ter o cartógrafo sido examinado pelo cosmógrafo-mor Dr. Pedro Nunes, tendo por assistente o cartógrafo Jorge ReineI. Sousa 2002: http://cvc.instituto-camoes.pt/navegaport/b08.html (acedido a 02.03.2013).
[307] Vaz Dourado terá sido um dos outros cartógrafos cujo trabalho foi provavelmente usado nesse tempo pelos neerlandeses. Pos 1998: 135-151.

aspirações e, de facto, contribuíram para o sucesso inesperado da primeira viagem holandesa ao Índico.

Depois de 1596, data da publicação do *Itinerário*, para além de contribuir como suporte técnico-informativo para todas as futuras navegações das Províncias Unidas para o Índico, a obra de Linschoten teve um impacto não menos desprezível ao nível das representações. Linschoten, que viveu a sua juventude como católico e esteve ao serviço do arcebispo de Goa, após a chegada à Holanda converteu-se ao calvinismo. Descreveu Goa em 1583 como uma grande cidade, com cerca de 20 mil habitantes e edifícios imponentes, entre os quais 34 igrejas, um grande estaleiro naval e arsenal. No entanto, na Holanda, já em meados da década de 1590, a imagem que deixou transparecer da sociedade goesa foi de decadência e dolência. Esta imagem foi bem acolhida na sociedade holandesa, já marcadamente calvinista à época.[308] As possessões portuguesas na Ásia estariam, segundo os holandeses, imbuídas do mesmo espírito católico que perpassava na metrópole, favorecendo a ideia geral existente nas Províncias Unidas de que se não era justo, pelo menos não seria moralmente incorrecto uma intervenção contra este tipo de sociedade.[309] Havia um forte conflito religioso na questão, na medida em que os portugueses, católicos romanos, e os holandeses, calvinistas, se consideravam arautos das suas respetivas fés e, consequentemente, consideravam que travavam batalhas de Deus contra os seus inimigos.[310] Tais afirmações adiantadas por Linschoten poderiam sustentar inimizades, facilmente aproveitadas pelos oponentes de Espanha e proveitosas para quem as soubesse manipular. Neste capítulo, o *Itinerário* poderá ter funcionado como meio de propaganda e assim contribuir para o ambiente febril com que, em 1598, em todas as partes da Holanda e da Zelândia, se preparavam expedições ao Índico.

Reunidas as motivações a as condições técnicas e financeiras na década de 1590, para a organização de expedições à Ásia por parte das Províncias Unidas, parte-se agora para a sua concretização formal.

---

[308] Witteveen 2002.
[309] Boxer 1980: 130.
[310] No regimento de Olivier van Noort, que comandou a expedição ao Índico pelo Estreito de Magalhães em 1598, lê-se que não devia infligir danos a súbditos alemães, ingleses, suecos, dinamarqueses ou outros da verdadeira religião cristã, excluindo portanto os espanhóis e portugueses desta lista. Van Veen 2000: 148.

CAPÍTULO 4

As *Voorcompagniëen.* 1594-1602.

1.Objetivos e *modus operandi*

As características gerais do carácter da expansão marítima neerlandesa na Ásia diferiram, em vários aspetos, da portuguesa. No entanto, temos que evidenciar a devida barreira temporal quando se estabelecem termos de comparação, visto a primeira ter começado no final da década de Quinhentos e a última no final da década de Quatrocentos, quase cem anos antes.[311] A primeira característica diferenciadora significativa é o facto de, desde o início das viagens para a Ásia, os neerlandeses preferirem as iniciativas privadas aos planos estatais de organização do comércio.[312]

No início do século XVI, a participação da Coroa portuguesa no comércio intercontinental era vital. O tráfico era regulamentado pela Casa da Índia, um organismo afeto à Coroa, e o estabelecimento de uma rede de entrepostos ultramarinos deveu-se a uma iniciativa da Coroa, levada a cabo pelos seus oficiais. Por seu lado**,** nos Países Baixos do Norte, já no século XV, muito antes dos interesses neerlandeses se estenderem ao Índico, mercadores individuais cooperavam entre si para limitar os riscos dos empreendimentos, criando companhias para conduzir o comércio com o Báltico, a Rússia e a Península Ibérica.[313] Estas eram «companhias reguladas» e associavam mercadores que negociavam com estas regiões de modo a providenciar assistência mútua. A forma mais simples de companhia era aquela em que diversos mercadores investiam dinheiro para a compra ou o aluguer de um barco e de mercadoria. Muitas

---

[311] Sobre este assunto, veja Subrahmanyam 1995: 382-384.
[312] Emmer, Gaastra 1996: Introdução xvi; Chaudhuri 1998: 86.
[313] Sobre este assunto cf. *supra* o capítulo 2, ponto 1.

eram companhias formadas para uma única viagem e dissolvidas após o regresso dos barcos.[314] É ainda dentro deste espírito que, nos finais do século XVI, se dá o aparecimento das *Voorcompagniën*[315], companhias reguladas para o comércio asiático, que enquadravam os seus membros num conjunto de normas muito semelhantes ao que sucedia anteriormente.

Nestas companhias, os constituintes, chamados «participantes»,[316] eram sócios silenciosos que detinham uma comparticipação nos lucros, mas eram excluídos da administração, sendo os seus nomes só conhecidos do diretor, ou directores, aos quais tinham confiado o dinheiro. Depois de cada viagem eram pagos os dividendos aos constituintes e os diretores possuíam igualmente direito a uma percentagem, assim como o direito de compra antecipada, isto é, a compra para si de uma grande parte das especiarias, que arrematavam a um preço mais conveniente, para depois as revenderem com grandes lucros. Os diretores tinham a seu cargo também uma percentagem sobre os custos da organização da expedição, assim como custear pessoalmente os oficiais de contas e restante pessoal. [317] No geral, a sua estratégia no Índico era a de evitar os locais onde o Estado da Índia se encontrava fortemente implantado, dividir as frotas entre as fontes diretas dos produtos, a saber, Bantam, Achém e Patani para a pimenta, Amboina e outras ilhas do arquipélago das Molucas para o cravinho e Banda para a noz-moscada e maça e, se necessário, fazer carregamentos em diversos pontos abastecedores para garantir que os navios retornassem com a sua capacidade total. Foram feitas várias tentativas goradas de chegar à China, que falharam devido à resistência dos mercadores privados portugueses e, assim, os neerlandeses cingiam-se à compra da seda e dos outros produtos de origem chinesa através dos juncos que chegavam a Patani, Ayutthaya e Bantam, concentrando os seus esforços, no período de atuação das *Voorcompagniën*, à compra de especiarias.[318]

Antes da partida, cada capitão recebia individualmente um documento, a chamada *comissie*, ou regimento,[319] no qual se especificava as suas obrigações e direitos. Todos os navios recebiam instruções para fazerem o trato de forma honesta

[314] Emmer, Gaastra 1996: Introdução xviii.
[315] N.T. «Companhias Anteriores», remetendo esta designação para todas as companhias criadas antes da fundação da VOC em 1602.
[316] Witteveen 2002: 31 e 43.
[317] A propósito da constituição das *Voorcompagniën,* veja-se Terpstra 1945: 275-475.
[318] Van Veen 2004: 115-135.
[319] N. T. O regimento atribuído aos capitães dos navios é chamado em neerlandês «comissão», *comissie*, como nos explica Van Veen 2010: p. 402.

como negociantes, sem soldados ou outros guerreiros e sem confrontos de qualquer espécie com cidades, fortalezas ou castelos, ou conquistando navios (*kraken*) portugueses ou espanhóis, só sendo autorizados a recorrer à violência em legítima defesa. Cite-se como exemplo dessa política, um pedido efetuado a favor do rei de Ternate e dos holandeses nas Molucas para o envio de soldados na frota de Wolfert Harmensz (1601) que foi negado, com base no argumento de que se tratava de uma companhia comercial e que os investidores «mais depressa desistiriam da empresa do que anuir com tais propósitos».[320]

Apesar de serem companhias de foro estritamente comercial, as primeiras viagens organizadas pelas *Voorcompagniën* receberam o apoio formal dos Estados-Gerais das Províncias Unidas e do príncipe Maurício de Nassau, o alto comandante do Exército e do Almirantado, denotado também um interesse político por parte do estado.[321]A primeira viagem levou uma centena de canhões, pequenas armas, pólvora e outras munições fornecidas sem custos pelos arsenais e cidades dos Estados da Holanda. Quando as companhias da Zelândia enviaram as suas primeiras frotas em 1597, os Estados da Zelândia fizeram o mesmo.[322] Para além disso, ambas as províncias declararam os bens que chegariam do Índico livres de impostos porque se enquadravam na estratégia geral de enfraquecimento do poderio ibérico.[323] Portanto, também lhes prestaram apoio material.

2. A cronologia das viagens ao Índico

As viagens pelo mar do Norte e o Báltico, por serem zonas de comércio marítimo há muito exploradas pelos neerlandeses,[324] foram por esse motivo a opção mais natural para as primeiras tentativas de chegar à Ásia. Esta rota teria múltiplas vantagens. Segundo o geógrafo Mercator (1512-1594), de Lovaina, o percurso seria possível por se tratar de mar aberto e alegadamente mais curto do que a rota do Cabo.[325] Para os mercadores e armadores, evitaria encontros desnecessários com os portugueses.

[320] Van Veen 2010: 402.
[321] Van Veen 2000: 147; Van Goor 2004: 27; Van Veen 2010: 402. Sobre este assunto cf. *infra* o capítulo 5, os ponto 2 e 6.1.
[322] Israel 1989: 67; cf. *infra* o capítulo 5, ponto 2.
[323] Van Veen 2010: 402.
[324] Sobre este assunto cf. *supra* o capítulo 2, ponto 1.
[325] Stapel 1930: 37.

Em 1579, Balthasar de Moucheron, em cooperação com alguns mercadores de Amesterdão, organizou uma viagem ao Mar Branco, sem sucesso.[326] Não desistiu desta empresa, e em 1594 tentou promover nova iniciativa de atingir a China pelo norte. Assim, Moucheron pediu o consentimento dos Estados da Holanda e da Zelândia para armar uma frota para o cabo Branco, mas os próprios Estados decidiram organizar a expedição. Esta partiu com três velas em julho de 1594, e regressou por falta de víveres em outubro do mesmo ano. Seguiu-se uma segunda tentativa em 1595, também sem sucesso. Relembramos que Linschoten tomou parte em ambas como imediato. Em 1596, partiu a última flotilha pelo norte, duas velas armadas pela cidade de Amesterdão e liderada por Willem Barentsz e Jacob van Heemskerck. Esta tornou-se na mais famosa de todas as tentativas goradas de chegar à Ásia contornando a Sibéria, pelos relatos trágicos dos tripulantes, obrigados a passar o inverno em Nova Zembla.[327] Quando os sobreviventes regressaram à Holanda, já Cornelis de Houtman tinha chegado ao Índico, apesar de, naturalmente, tal feito ainda não fosse conhecido na sua terra natal.

No período de sete anos que mediou entre 1594 e 1602, existiram pelo menos nove ou, possivelmente, doze companhias[328] que, por seu turno, enviaram expedições ao Índico ou pela rota do Cabo, ou pelo Estreito de Magalhães. A saber: a *Compagnie van Verre*, a *Nieuwe Compagnie*, a *Oude Compagnie*, a *Nieuwe Brabantse Compagnie*, a *Verenigde Compagnie van Amsterdam*, a *Magelaanse Compagnie*, a *Roterdamse Compagnie*, a *Compagnie van De Moucheron*, a *Delftse Vennootschap*, a *Veerse Compagnie*, a *Middelburgse Compagnie* e a *Vereenigde Zeeuwse Compagnie*. [329] São estas que normalmente se designa por *Voorcompagniëen.*

Sob os auspícios da *Compagnie van Verre*,[330] Reynier Pauw (1564-1636)[331] foi, sem sombra de dúvida, o impulsionador da primeira viagem de sucesso à Índia seguindo a rota do Cabo, liderada por Cornelis de Houtman, e onde também participou o seu irmão, Frederick de Houtman. Jacob Cornelisz van Neck liderou a segunda expedição da *Compagnie van Verre*, que se compôs de uma frota de oito navios, junto com

[326] Stapel 1930: 35.
[327] Stapel 1930: 38.
[328] A discrepância existe na contagem conforme se entenda o número total de companhias ou, após se terem fundido entre si, só aquelas que resultaram na fundação da VOC. Cf. Apêndice Iconográfico figura nº1.
[329] Gaastra 2009: 17-22.
[330] N.T. A «Companhia do Longínquo».
[331] Filho de um burgomestre de Amesterdão, que fez fortuna no tráfico do Báltico. Pauw continuou a participar no governo da cidade e expandiu os seus investimentos ao comércio intra-oceânico, com o Brasil, as Caraíbas e as Índias Ocidentais. Israel 1989: 67; Witteveen 2002: 27.

Wybrand van Warwijck e Jacob van Heemskerck; Van Neck regressou com pimenta, Van Heemskerck com noz-moscada e Van Warwijck com cravinho.

No que respeita à *Rotterdamse* ou *Magelhaense Compagnie*, Johan van der Veeken foi o investidor mais importante, tendo enviado Jacques Mahu liderar a quinta expedição, juntamente com Simon de Cordes, Sebald de Weert, Jacob Janszoon Quackermaeck e Dirck Gerritsz Pomp, também chamado Dirk China.[332] A sexta expedição, comandada por Olivier van Noort, foi igualmente financiada por esta companhia. A *Oude Compagnie* de Amesterdão, que integrou a *Compagnie van Verre* e onde também foi diretor Reynier Pauw, foi bastante prolífica nas suas expedições. Steven van der Haghen liderou a sétima, assistido por Willem Cornelisz Schouten; Jacob Wilkens liderou a chamada oitava expedição, partindo com oito navios em dezembro de 1599; Jacob Cornelisz van Neck também participou na décima expedição, partindo com seis navios em junho de 1600; Wolfert van Harmensz liderou a décima terceira expedição; Jacob van Heemskerck liderou como almirante a décima quarta expedição, já a pedido da *Verenigde Compagnie* de Amsterdão, também conhecida como a frota de Atjeh (Achém). A *Nieuwe* ou *Brabantsche Compagnie*, da qual foram diretores Isaac le Maire, Gerard Reynst, Jacques de Velaer, financiou a nona expedição, comandada por Pieter Both e assistido por Paulus van Caerden; Guillaume Senescal liderou a décima primeira expedição. Todas estas companhias operaram a partir da província da Holanda.

Quanto às companhias da província da Zelândia, Balthazar de Moucheron foi o seu principal diretor, nunca se juntando a outras companhias. Gerard le Roy liderou a terceira expedição, a pedido da *Middelburgse Compagnie*; Cornelis de Houtman liderou a quarta expedição a pedido da *Veerse Compagnie* de Moucheron;[333] Gerard le Roy e Laurens Bicker lideraram a décima segunda expedição, a pedido da *Ver. Zeeuwse Compagnie.*[334] Joris van Spilbergen liderou a décima quinta e última expedição antes de 1602, a pedido da *Nieuwe Zeeuwse Compagnie*.

[332] Sobre Dirck Gerritsz Pomp cf. *supra* o capítulo 3, ponto 1.
[333] Cornelis de Houtman veio a ser morto em Achém no decurso desta expedição e o seu irmão Frederik feito prisioneiro.
[334] Libertaram Frederik de Houtman.

Por ordem cronológica, o mapa das expedições neerlandesas à Ásia, anteriores a 1602, excluindo as que seguiram as rotas do mar Báltico, compôs-se da seguinte forma:

Quadro nº 1: Viagens ao Índico das *Voorcompagniën*

DATA	COMPANHIA	ROTA	FROTA	COMANDO	REGRESSO
1595	*Compagnie van Verre*, Amesterdão, Holanda.	Cabo	4, dos quais 1 se perdeu.	Cornelis de Houtman	1597
1598	*Oude Compagnie*, Amesterdão, Holanda.	Cabo	8	Jacob van Neck	4 em 1599; 4 em 1600
1598	*Middelburgse Compagnie*, Zelândia.	Cabo	4, dos quais 1 se perdeu.	Gerard le Roy	1600
1598	*Veerse Compagnie*, Zelândia.	Cabo	2	Cornelis de Houtman	1600
1598	*Rotterdamse Compagnie*,[335] Roterdão, Holanda do Sul.	Estreito de Magalhães.	5, dos quais 4 se perderam.	Jacques Mahu	1 navio chegou ao Japão, não regressou à Holanda.
1598	*Magellaense Compagnie*, Amesterdão, Holanda.	Estreito de Magalhães.	4, dos quais 3 se perderam.	Olivier van Noort	1601
1599	*Oude Compagnie*, Amesterdão, Holanda.	Cabo	3	Steven van der Haghen	1601
1599	*Oude Compagnie*, Amesterdão, Holanda.	Cabo	4	Jacob Wilkens	1601
1599	*Nieuwe Brabantsche Compagnie*, Amesterdão, Holanda.	Cabo	4	Pieter Both	1601
1600	*Oude Compagnie*, Amesterdão, Holanda.	Cabo	6, dos quais 1 se perdeu.	Jacob van Neck	1602/1604
1600	*Nieuwe Brabantsche Compagnie*, Amesterdão, Holanda.	Cabo	2	Guillaume Senescal	1602
1601	*Verenigde Zeeuwse Compagnie*, Zelândia.	Cabo	4	Gerard le Roy	1602/1603
1601	*Oude Compagnie*, Amesterdão, Holanda.	Cabo	5	Wolfert van Harmensz	1603
1601	*Verenigde Compagnie*, Amsterdão, Holanda.	Cabo	8	Jacob van Heemskerck	1602/1604
1601	*Nieuwe Zeeuwse Compagnie*, ou *Compagnie van De Moucheron*, Zelândia	Cabo	3	Joris van Spilbergen	1604

335 Esta Companhia também é referida por vezes na documentação como *Magellaanse Compagnie*, devido à rota que seguiu, mas não se deve confundir com a *Magellaanse Compagnie* de Amesterdão.

Da observação do quadro, verificamos que 1598 foi o ano em que se aparelharam mais embarcações, o que teria sido uma resposta direta ao embargo de Filipe III no mesmo ano e ao sucesso da viagem de Cornelis de Houtman, que regressou em 1597. Esta viagem inaugural mostrou que era possível atingir a Insulíndia sem entrar em conflito com os portugueses e potenciou o arranque das expedições subsequentes. Nos finais de 1601, e num período de seis anos, 15 frotas ou flotilhas, num total de 66 embarcações, tinham deixado as Províncias Unidas em direção à Ásia,[336] das quais 55 regressaram. No entanto, nem todas as expedições se traduziram em sucessos e algumas mesmo resultaram em grandes tragédias, como as que levaram a rota do Estreito de Magalhães.[337]

2.1. A génese da *Verenigde Oostindische Compagnie*[338]

O principal problema, a partir de 1598, residiu na proliferação destas companhias e na subsequente concorrência que faziam umas às outras, em especial as companhias da Holanda contra aquelas da Zelândia, o que se refletiu num afundamento dos preços à chegada, enquanto os preços na origem tendiam a aumentar e os custos com as expedições permaneciam muito elevados.[339] Estes incluíam também os gastos militares, pois as frotas neerlandesas tinham que ser defendidas dos portugueses e dos espanhóis. No quadro da guerra dos Oitenta Anos, Johan van Oldenbarnevelt considerou que as campanhas militares, de vital interesse para o novo estado, teriam que ser financiadas pelos lucros do comércio, e por tal convocou em 1598 uma reunião com as partes interessadas. Os Estados Gerais sugeriram a fusão e a cooperação ao invés da competição. Desta forma, a *Compagnie van Verre* juntou-se em 1598 à *Nieuwe* ou *Tweede Compagnie*, dobrando assim o seu capital. Ambas juntaram-se em 1600 com a *Brabantsche Compagnie*, formando a *Amsterdamse Compagnie*, sob a mediação dos burgomestres destas cidades, tendo como diretor Syvert P. Sem.

Entretanto tinha-se constituído em Roterdão a *Magelhaense Compagnie* e a *Middelburgse Compagnie* e a *Veerse Compagnie* (Balthasar de Moucheron) juntaram-se

[336] Excluindo aquelas que tomaram a rota pelo Cabo Norte e que não constam desta tabela.
[337] Boxer 1965: 23.
[338] N.T. A Companhia Unida das Índias-Orientais.: VOC.
[339] Boxer 1965: 23; Israel 1989: 68.

na *Verenigde Zeeuwse Compagnie*. Todas elas, incluindo as de Hoorn, Enkhuizen e Delft concordaram em 1601 em fundar uma só companhia. Todas estas fusões foram aconselhadas e tiveram a tutela dos Estados Gerais, na pessoa do seu advogado Johan van Oldenbarnevelt e com a ajuda oficial do príncipe Maurício de Nassau.[340] As negociações decorreram no entanto lentamente porquanto a Zelândia, economicamente menos forte do que a Holanda, não queria sentir-se preterida na sua importância dentro da nova mega companhia, e porque a tendência natural dos mercadores neerlandeses era a do comércio livre, sentindo uma aversão inata a sistemas de monopólio.[341] As conversações prolongaram-se por mais meio ano durante 1601 e, finalmente, a 20 de março 1602 assinou-se a ata da fundação da *Verenigde Oostindische Compagnie*,[342] que recebeu o monopólio (*Octroy*) da navegação neerlandesa para a Ásia, pondo fim às iniciativas individuais por um período de 21 anos.

Segundo Johan van Oldenbarnevelt, após a constituição da VOC deviam-se acautelar alguns aspetos essenciais, a saber, os preços não deveriam sofrer aumentos devido a esta cartelização e os javaneses e os portugueses não deveriam continuar a obter vantagens[343] no comércio asiático. Esta novidade, introduzida pelos novos diretores, traduziu-se numa posição que já não era meramente defensiva, como até aí, mas essencialmente ofensiva. Esta era uma questão de estratégia política, pois a guerra aberta e o corso contra os povos ibéricos, em qualquer parte do mundo que fosse, seria benéfica para o desenrolar da revolta nos Países Baixos.[344] Apesar de não ser um objetivo *per se*, os regimentos dos capitães foram tornando-se cada vez mais a favor do corso contra os súbditos do rei de Espanha.[345] Dada a oportunidade, os capitães usavam esta prerrogativa. No entanto, muitos dos diretores e investidores das *Voorcompagnieën* retiraram-se desta estrutura por considerarem que, «como mercadores, se organizaram dentro destas companhias pelo solo propósito de honradamente comerciarem em liberdade, sem recurso a violência ou ações agressivas».[346]

---

[340] Boxer 1965: 23.
[341] Witteveen 2002: 45.
[342] Sobre o assunto da constituição da VOC, veja-se Witteveen 2002: 48-100 e Gaastra 2009.
[343] «*zouden niet langer voordeel behalen*», Witteveen 2002: 61 e seguintes.
[344] Van Veen 2010: 402.
[345] Os exemplos mais acabados neste período foram a captura do *Santiago* perto de Sta. Helena em 1602 e da *Santa Catarina* em 1604 perto de Johore, por Jacob van Heemskerck. Sobre este assunto, veja-se Murteira 2012.
[346] Boxer 1965: 24.

CAPÍTULO 5

A PRIMEIRA VIAGEM, 1595-1597

1.O objetivo da viagem e as indicações do *Itinerário*

A primeira expedição neerlandesa à Ásia tinha como missão chegar às ilhas das especiarias, «(…) de onde os Portugueses traziam anualmente grandes riquezas, para ver se eles [a companhia] poderiam estabelecer algum comércio com os Índios e os insulares, onde os Portugueses não tivessem território, na esperança de escapar à contínua moléstia dos Espanhóis, e trazer para cá as Especiarias, Drogas e Tratos (…) para grande vantagem das Províncias Unidas e proveito da associação de Comerciantes.»[347]

Este foi o objetivo da Primeira Viagem, já definido no início de 1594, à data da constituição da *Compagnie van Verre*, a saber, o de navegar para uma ilha de importância, geograficamente perto das Molucas e de pontos pimenteiros, de preferência Java, onde os portugueses não tinham fortaleza nem feitoria. Para esse efeito, teriam Hendrick Hudde, Reynier Pauw e Jan Jansz Karel, de Oude, comerciantes de Amesterdão e cofundadores da *Compagnie van Verre* enviado, em meados de 1594, um agente seu[348] a Lisboa, com a missão de contratar alguém fluente na língua malaia. Porém, o projeto não se chegou a concretizar, por motivos não inteiramente conhecidos.[349] É de notar que estes mesmos comerciantes já tinham enviado a Lisboa Cornelis de Houtman[350] em 1592, com intenção de recolher «informações secretas»[351] (seguido pelo seu irmão mais novo Frederick de Houtman em 1593), tendo Houtman

[347] Lodewycksz, *De Eerste Schipvaart,* p. XXXII.
[348] Não identificada nas notas de Rouffaer e Ijzerman.
[349] Lodewycksz, *De Eerste Schipvaart,* p. XXXII, nota 5.
[350] Primo de Reynier de Pauw. Stapel 1930: 38.
[351] Lodewycksz, *De Eerste Schipvaart,* p. XXXI.

regressado a Amesterdão em data anterior a 17 de maio de 1594.[352] A presença dos irmãos Houtman em Lisboa não deverá ter levantado suspeitas, devido à longa tradição de contatos entre Portugal e os Países Baixos e da chegada de neerlandeses à capital do reino. [353] No entanto, sabemos que, no decurso desta viagem, Cornelis de Houtman esteve aprisionado pelas autoridades portuguesas.[354]

Como o propósito de embarcar nesta primeira viagem alguém conhecedor da língua malaia e da Insulíndia fracassasse, pensa-se que Cornelis de Houtman terá levado para sua orientação um exemplar do *Itinerário* de Linschoten. Esta obra só foi publicada em janeiro de 1596, mas Linschoten deu início à sua compilação em outubro de 1594 e o livro estava pronto no final de março de 1595.[355] Rouffaer e Ijzerman dão como exemplo de tal presunção a indicação do «caminho» a seguir, ou seja, as passagens do texto de Linschoten referentes a Sunda e Java.[356] De facto, o *Itinerário* fornecia inúmeras informações e pistas para os holandeses prestes a partir para o Índico, como aquelas sobre Malaca:

«(…) os portugueses têm em Malaca uma fortaleza, como a de Moçambique, a qual, juntamente com as de Moçambique e de Ormuz, é uma das melhores e mais proveitosas de toda a Índia para os capitães.» [357]

Desta forma, desaconselhava os seus conterrâneos a tentar aportar a praça tão bem protegida. Seguindo a sua metodologia habitual, Linschoten começou o seu relato de Java descrevendo as coordenadas geográficas, a saber:

«(…) em frente da ponta extrema da ilha de Samatra, para sul sueste, do lado sul da linha equinocial, fica a ilha chamada Java Maior ou Grande Java. Aqui encontra-se um estreito entre Samatra e Java, chamado estreito de Sunda, que tomou o seu nome de um lugar do mesmo nome que lhe fica vizinho, na ilha de Java. Esta ilha começa em 7 graus da banda do sul, estendendo-se, na direção leste quarta a sueste, numa extensão de 150 léguas.»[358]

---

[352] A 17 de maio de 1594, os Estados da Holanda concederam a licença para os ditos comerciantes aparelharem uma frota para navegar para o cabo da Boa Esperança, onde Cornelis de Houtman também assina, indicando assim que se encontrava na Holanda nessa data. Lodewycksz, *De Eerste Schipvaart*, p. XXXI.

[353] Parmentier 1988: 153; cf.*supra* o capítulo 1, ponto 5.

[354] Linschoten, *Itinerário, Viagem ou navegação*, p. 14.

[355] A frota da Primeira Viagem só sairá da Holanda em abril de 1595. O livreiro Cornelis Claesz manteve o *Itinerário* fora do circuito comercial o resto do ano, só o publicando a 1 de janeiro de 1596, por razões que não são inteiramente conhecidas.

[356] Lodewycksz, *De Eerste Schipvaart,* p XXXII, nota 5.

[357] Linschoten, *Itinerário, Viagem ou navegação*, p. 114.

[358] Linschoten, *Itinerário, Viagem ou navegação*, p. 116.

A flora da região e as espécies que detinham real importância no comércio asiático, em especial a pimenta, mereceram a atenção de Linschoten:

«(…) cresce muita pimenta preta perto de Malaca, bem assim como nas ilhas Samatra, Java e Sunda.»[359] (…) «Em Sunda também nasce pimenta branca, que é como a preta, sendo apenas a casca exterior branca e lisa, sem rugas, mas tendo a mesma virtude e o mesmo sabor que a pimenta preta; esta vem muitas vezes misturada com a pimenta de Malaca.»[360] (…) «das especiarias, drogas, plantas e materiais que dizem respeito à medicina e à farmácia e das mais comuns que são comercializadas na Índia diariamente, em primeiro lugar, está a pimenta.»[361]

Ainda sobre Sunda, o autor do Itinerário escrevia o seguinte:

«(…) há muita pimenta, que é melhor do que a da Índia ou do Malabar, e existe ali em tanta quantidade que se podem carregar anualmente quatro ou cinco mil quintais de pimenta, peso português. Tem também muito incenso, benjoim,[362] chamado boninas, cânfora e diamantes. (…) seria um bom lugar para traficar, sem impedimento de ninguém, pois os portugueses aí não vêm, uma vez que são os próprios javaneses que tudo levam a Malaca, para venderem no mercado.»[363]

Quanto às informações sobre a pimenta, Linschoten estava correto. Em Sunda crescia um tipo de pimenta originária do Malabar, que se equiparava em qualidade à Índia.[364] Mas quando Cornelis de Houtman chegou a Java, depressa se deu conta de que a informação sobre a presença portuguesa em Sunda, ou seja, em Bantam, se encontrava desatualizada. Apesar da Coroa aí não possuir feitor ou alfândega, este porto era uma das grandes escápulas do comércio privado português para o Extremo Oriente, como grande fornecedor de pimenta à China. Havia lançados a operar em Sunda pelo menos desde 1520,[365] e a presença comercial portuguesa seria aí contínua durante toda a segunda metade do século XVI[366], como o puderam testemunhar os próprios holandeses após a sua chegada.[367]

Além dos vários produtos, Linschoten relatou os tipos de pesos (chineses, javaneses e portugueses) para o seu tráfico e moedas aceites, de modo sistemático e

---

[359] Linschoten, *Itinerário, Viagem ou navegação*, p. 223.
[360] Linschoten, *Itinerário, Viagem ou navegação*, p. 223.
[361] Linschoten, *Itinerário, Viagem ou navegação*, p. 230.
[362] Benjoim: resina aromática extraída da árvore chamada laserpício ou benjoiro.
[363] Linschoten, *Itinerário, Viagem ou navegação*, p. 117.
[364] Pimenta-negra, *Piper nigrum*.Thomaz 2002: 401-409.
[365] Lobato 1999: 216-218 e 251-255; Thomaz 2002: 385 e 399.
[366] Thomaz 2002: 428 e 437.
[367] Sobre este assunto cf.*infra* o capítulo 5, ponto 6**.**

minucioso. As mercadorias que eram procuradas e negociadas em Java em troca das especiarias eram as seguintes:

«(…) tecidos de algodão de vários tipos e cores, que vêm de Cambaia, Coromandel e Bengala, tais como saraças de gabares e panos pintados de cinco côvados, chamados *tapen*, de São Tomé.»[368]

Continuando na mesma região e costa, na direção «(…) leste quarta e sueste, a 25 léguas de Java Maior começa a ilha de Java Menor ou Pequena Java, e um pouco mais adiante a ilha chamada Timor (onde a madeira de sândalo cresce em grande quantidade) e mil outras ilhas na sua proximidade, sobre as quais ainda nada se sabe em pormenor, embora sejam todas habitadas e férteis em gente e mercadorias, tal como as Javas.»[369]

Linschoten teve no entanto o cuidado de informar que:

«(…) todas estas viagens para as Javas, Banda, Moluca e outras ilhas, e também para qualquer outro destino da Índia, só podem ser realizadas com a licença e particular favor de el-rei de Portugal, que a dá como recompensa por serviços prestados na Índia, tal como sucede com outros ofícios,»[370] ou seja, por concessão.[371]

Sem minimizar a relevância das indicações de Linschoten, relembramos que também terá sido importante o contributo técnico de Petrus Plancius.[372] Este teólogo e geógrafo manteve contatos regulares com o mundo científico de então. Através dos seus contatos em Londres, possuía uma cópia do diário de Thomas Cavendish (1560-1592), que concluiu com sucesso a segunda expedição inglesa à volta do mundo em 1588, tendo aportado a Java no mesmo ano. Para além disso, tinha também em seu poder um total de 24 cartas marítimas de feitura recente de Bartolomeu de Lasso, publicadas pelo livreiro de Amsterdão, Cornelis Claesz (1551-1609).[373] Através de Plancius e Claesz

---

[368] Linschoten, *Itinerário, Viagem ou navegação*, p. 118.
[369] Linschoten, *Itinerário, Viagem ou navegação*, p. 119.
[370] Linschoten, *Itinerário, Viagem ou navegação*, p.116.
[371] Cf. *supra* o capítulo 1, ponto 2.
[372] Cf. *supra* o capítulo 3, ponto 2.1.
[373] Cornelis Claesz nasceu em Lovaina de pais protestantes. Para escapar às perseguições movidas por Filipe II partiu para Colónia e, mais tarde, fixou-se em Enkhuizen, na Holanda. Em 1578, depois de Amsterdão aderir à causa protestante, estabeleceu-se nesta cidade onde abriu uma livraria em 1582. No início, Claesz editava e publicava obras muito populares, que advogavam a causa da Revolta contra a Casa de Habsburgo. Como Amesterdão se tornou um importante porto de comércio internacional, começou também a publicar atlas e cartas marítimas. Em 1592 obteve dos Estados Gerais uma autorização para a publicação de 25 cartas que tinha comprado por mediação de Petrus Plancius a Bartolomeu de Lasso, cartógrafo de Filipe II de Espanha. Traduziu literatura de viagens e roteiros neerlandeses para francês e latim, assim como o mesmo tipo de material do inglês para neerlandês, dedicando-se até ao fim da sua vida a este tipo de obras. Dos relatos de viagens mais conhecidos que publicou destacam-se o *Thresoor der Zeevaert* de Waghenaar, em 1592, que incluía os relatos de Gerritsz

existia já em 1592 um conjunto bastante relevante de informações sobre o mundo asiático português, que veio a ser complementado com a publicação do *Thresoor der Zeevaert* de Dirck Gerritsz Pomp no mesmo ano.[374] No *Itinerário* de Linschoten, estão omissas as coordenadas para a navegação entre a África do Sul, Madagáscar e Sunda, que foi exatamente a rota que os holandeses tomaram. É legítimo assumir que estas outras fontes serviram também de guias práticos à Primeira Viagem.

A importância de Linschoten residiu primariamente na forma como sistematizou informações, que já poderiam ser conhecidas nas Repúblicas Unidas mas com carácter disperso. Nesta obra estavam reunidos, não só os pormenores técnicos da navegação na Insulíndia, mas também os produtos aí comerciados, a sua proveniência, onde se transacionavam, onde se encontravam as fortalezas dos portugueses, quais os seus aliados e inimigos e onde outros se poderiam instalar com um mínimo de perigo para si ou para o seu negócio. Descreveu as riquezas provenientes de Java, dando informações interessantes aos holandeses sobre um possível estabelecimento de comércio direto com esta ilha, como veio a suceder. Quando a frota da Primeira Viagem navegou para o Índico, evitou fortalezas e locais dominados pelos portugueses e procurou pontos fora do controlo do Estado da Índia, contornando Madagáscar pelo sul e leste e tomando deliberadamente o curso da Insulíndia. Só navegaram nas rotas utilizadas pelos portugueses onde não era de todo possível evitá-las, ou seja, nas viagens de ida e de regresso no Atlântico.

2. O aparelhamento da frota

Em 1594, os diretores da *Compagnie van Verre* e um conjunto de «participantes», ou sócios silenciosos, fizeram um investimento de 276 mil florins para a organização da Primeira Viagem. Com esta verba, foram construídos em Amesterdão quatro navios, o *Mauritius*, o *Hollandia*[375] e o *Amsterdam,* que se admite terem sido galeões,[376] e a *Duyfken,* uma pinaça, de menores dimensões. Juntos perfaziam 1200

Pomp sobre a sua viagem ao Japão e à China, o *Itinerário* de Linschoten, em 1596, *De Waarachtige Beschrevinghen*, em 1598, de Gerrit de Veer, sobre o Inverno passado pelos homens de Barentsz em Nova Zembla em 1596, e o *Teerste boek,* em 1598, o diário de Lodewycksz sobre a primeira viagem de Cornelis de Houtman. Sobre este assunto, veja-se Linschoten, *Itinerário, Viagem ou navegação,* p.17 e Van Veen 2000: 125.

[374] Parmentier 1988: 152.

[375] Também denominado *Hollantsche Leeuw* ou só *Leeuw,* e que irá ser integrado na Segunda Viagem, assim como o *Mauritius*.

[376] Lodewycksz, *De Eerste Schipvaart,* p. XXXIII, nota 6.

toneladas.[377] Eram, pois, bem mais pequenos do que algumas naus portuguesas do mesmo período. Iam equipados com mastros e velas de reserva, âncoras de substituição e bem armados com 80 peças de artilharia. As maiores de entre elas foram cedidas por cidades holandesas. Para além disso, os Estados da Holanda supriram-nos com 18 mil libras de pólvora, balas, 100 mosquetes e 400 lanças e concederam-lhes isenção do pagamento de taxas e portagens.[378] Estes dados demonstram o envolvimento direto das elites urbanas e dos governos provinciais neste projeto, como também o tinham demonstrado nas viagens ao cabo Norte. Note-se que as cartas de poder dadas pelos Estados-Gerais aos quatro capitães proibiam expressamente o envolvimento da frota em ações de guerra, a fim de não serem tomados por piratas ou corsários. Nesse sentido, as armas e munições destinavam-se a ser utilizadas apenas em legítima defesa. Os capitães das embarcações levavam também instruções para evitarem navios portugueses durante a viagem e para baixarem a bandeira quando se cruzassem com outros navios.[379]

O comando da frota foi entregue a Cornelis de Houtman, que era também capitão do *Mauritius*, o navio-almirante. Seguia a bordo do *Mauritius* um intérprete, Cornelis Jansz, com a designação Turco, ao que tudo indica, um holandês que dominava o turco. Cornelis Jansz foi autor de um diário, uma das fontes desta viagem.[380] Este diário termina 8 de dezembro de 1595, o que leva a crer que o seu autor terá falecido ainda em Madagáscar.

Os pilotos que integraram a frota foram: a bordo do *Hollandia*, Jacob Jansz, também chamado *Kakerlack*; na *Duyfken*, Cornelis Jansz Ceulen; no *Amsterdam*, Pieter Dirksz de Keyser;[381] no *Mauritius*, Heyndrick Dirrecksen Jolinck, que já tinha estado ao serviço dos portugueses, quando, em 1585, visitou Goa e outros pontos da costa do Malabar.[382] Jacob Jansz[383] e Jansz Ceulen[384] estão na origem de duas fontes primárias

[377] Witteveen 2002: 31.
[378] Witteveen 2002: 31.
[379] Van Veen 2000: 147.
[380] Fonte não impressa, *Journaal a/bMauritius tot 8 Dec. 1595, van den tolk Cornelis Jansz. Turck*. Quando se socorrem desta fonte Rouffaer e Ijzerman atribuem-lhe a letra E.
[381] Este piloto morrerá em Bantam em agosto de 1596 e será substituído por um piloto javanês de nome Abdul, que regressará com a frota à Holanda.
[382] Em 1585, Jolinck esteve na Índia portuguesa ao serviço de um mercador alemão. Entre 1585 e 1595, tomou parte em diversas viagens zelandesas ao Brasil, às Caraíbas e à costa da Guiné. Depois desta Primeira Viagem, integrou a tripulação da Segunda Viagem como piloto do *Vrieslandt*, sendo o único holandês nessa viagem que alguma vez tinha estado no Índico. Parmentier 1988: 154.
[383] Fonte não impressa, *Journaal a/b Hollandia van stuurman Jacob Jansz.* Quando se socorrem desta fonte Rouffaer e Ijzerman atribuem-lhe a letra A.
[384] Fonte não impressa, *Journaal a/b Duyfken van stuurman Cornelis Jansz Ceulen.* Quando se socorrem desta fonte Rouffaer e Ijzerman atribuem-lhe a letra B.

importantes desta viagem. Keyser, ou Jolinck seriam os pilotos que teriam em seu poder o *Reysgheschrift,* a descrição da rota feita por Jan Huygen van Linschoten.[385]

A frota, que esteve ancorada no porto de Texel desde 21 de março de 1595, desaferrou a 2 de abril e chegou a Bantam,[386] o porto pimenteiro mais importante de Java ocidental, a 22 de junho de 1596.

3. O diário de Willem Lodewycksz: introdução

Willem Lodewycksz embarcou no navio *Amsterdam* a 1 de abril de 1595, na véspera da partida da frota. Mais tarde, à partida de Madagáscar a 13 de dezembro de 1595, Lodewycksz afirma que, devido a uma tempestade, se tinham perdido do *Amsterdam*, do *Hollandia* e da pinaça, informação que o coloca, portanto, a bordo do *Mauritius*.[387] Não se sabe as razões pelas quais mudou de navio.[388] A 19 de janeiro de 1957, ao navegar entre Bali e Java, escreveu «o *Hollandia* acercou-se de nós».[389] Como por essa altura o *Amsterdam* tinha ardido, estaria na viagem de regresso ainda a bordo do *Mauritius*. Sendo este o navio-almirante, Lodewycksz estaria assim numa posição privilegiada para aceder aos acontecimentos relevantes que se foram desenrolando durante a viagem.

Desconhecem-se as funções que Lodewycksz desempenhou a bordo. Admite-se que possa ter sido um comerciante, pois em Java encontrava-se frequentemente entre aqueles que se deslocavam a terra para comprar pimenta. Seria um viajante experimentado, com experiência prévia do Mediterrâneo e da costa ocidental de África.[390] Não se sabe se terá estado no Índico antes desta viagem mas, ao que tudo indica, teria em seu poder informações de origem portuguesa sobre a Insulíndia, como veremos mais adiante.[391] Depois do seu regresso à Holanda, Lodewycksz voltaria a embarcar no outono de 1598, mas desta vez em direção à Guiné ao serviço de Balthasar de Moucheron. Rouffaer e Ijzerman descrevem-no como sendo um «apaziguador»[392]

---

[385] Sobre este assunto, cf *supra* o capítulo 3, ponto 2.
[386] Designada em javanês Bantam e em português Bantam ou Bantão. Thomaz 2002: 388.
[387] Lodewycksz, *De Eerste Schipvaart*, p. 20.
[388] A 26 de outubro, por ter morrido quase metade da marinhagem dos navios *Hollandia* e *Mauritius*, houve uma restruturação das tripulações, sendo possível que Lodewijcksz tenha passado para o *Mauritius*. Lodewycksz, *De Eerste Schipvaart*,1915: p. 20, nota I.
[389] Lodewycksz, *De Eerste Schipvaart*, p. 183.
[390] Parmentier 1988: 154.
[391] Cf. *infra* o capítulo 5, ponto 5.
[392] Lodewycksz, *De Eerste Schipvaart*, p. XXXIV, nota 13.

entre a tripulação do navio *Mauritius*, do qual era comandante Cornelis de Houtman à saída de Texel, e o *Hollandia*, que tinha como capitão Gerrit van Boninghen, pessoa com quem Houtman não mantinha boas relações. Terá sido por esta sua qualidade que os despachantes lhe pediram para ser o relator «oficial» da viagem.

Em 1598, Cornelis Claesz publicou em Amesterdão, um livro intitulado *Teerste boek -Historie van Indien: waer inne verhaelt is de avontueren die de Hollandtsche Schepen bejeghent zijn: Oock een particulier verhael der Conditien, Religien, Manieren ende Huys-houdinge der volckeren die zy beseylt hebben, wat Gelt, Specerye, Drogues ende Coopmanschappen by haer ghevonden worden, met den prijs van dien, etc.* [393]

É este o chamado *Primeiro Livro*, que descreve na íntegra a Primeira Viagem ao Índico, através da rota do Cabo utilizando o diário de Lodewycksz. Além desta, tinha surgido em 1597 em Midelburgo, uma edição anterior do mesmo relato intitulada *Het Verhaal van de Reyse.*[394] Posteriormente, entre os séculos XVII e XIX, várias edições de diários e documentos relacionados com a Primeira Viagem foram dados à estampa. A Linschoten Vereeniging fac-similou e reeditou a maioria destes relatos em 1915 com o título *De Eerste Schipvaart der Nederlanders naar Oost-Indië onder Cornelis de Houtman 1595-1597, Journalen, Documenten en anderen Bescheiden,*[395] em três volumes. Por verificar ser a versão de Willem Lodewycksz de 1598 a mais completa, foi-lhe dedicado o primeiro volume desta coletânea com o título *De Eerste Schipvaart der Nederlanders naar Oost-Indië onder Cornelis de Houtman 1595-1597, Journalen, Documenten en anderen Bescheiden, D'Eerste Boeck van Willem Lodewycksz, Deel I.*[396] Da edição de 1915 constam as gravuras e mapas da versão original, bem como uma gravura que Cornelis Claesz gostaria de ter juntado à primeira edição em 1598, mas que

---

[393] Em tradução portuguesa: *O Primeiro Livro- História da Índia: onde nele se contam as aventuras por que passaram os Navios Holandeses: também em particular os relatos das Condições, Religiões, Maneiras e Vida Doméstica dos povos por onde navegaram, que Moeda, Especiarias, Drogas e Tratos por eles foram encontrados, com os seus preços, etc*.

[394] Em tradução portuguesa: *Relato da Viagem dos Navios Holandeses às Índias Orientais, as suas aventuras e sucesso, com a descrição das Terras onde estiveram, das cidades e habitantes, com Cartas e Figuras, de muito agradável leitura. Imprimido para Barent Langenes, Livreiro em Middelborgh, Anno 1597.*

[395] Em tradução portuguesa: *A Primeira Viagem dos Neerlandeses às Índias-Orientais sob Cornelis de Houtman 1595-1597, Diários e outra Documentação.*

[396] Em tradução portuguesa: *O Primeiro Livro- História da Índia: onde nele se contam as aventuras por que passaram os Navios Holandeses: também em particular os relatos das Condições, Religiões, Maneiras e Vida Doméstica dos povos por onde navegaram, que Moeda, Especiarias, Drogas e Tratos por eles foram encontrados, com os seus preços, etc*., *O Primeiro Livro de Willem Lodewycksz, Volume I.* Doravante mencionado nesta dissertação como, Lodewycksz, *De Eerste Schipvaart.* http://archive.org/stream/deeersteschipvaa01rouf jzerman, (acedido a 03.03.2013).

não chegou a fazer parte dela. São um total de dois retratos, oito cartas marítimas e terrestres e 46 gravuras.

Nesta dissertação optou-se por recorrer à publicação fac-similada da fonte quinhentista do diário de Lodewycksz, anotada por G. P. Rouffaer e J.W. Ijzerman, de modo a auscultar a natureza dos contactos mantidos com os portugueses durante o percurso da frota até Java em 1595 e no regresso à Holanda em 1597, assim como durante a sua estadia na Insulíndia. Convém notar que as anotações de Rouffaer e Ijzerman ao texto de Lodewycksz são de extrema importância, porque cruzam a informação contida no *Primeiro Livro* com outras fontes, na sua maioria diários, alguns manuscritos e outros fac-similados, publicados também pela Linschoten Vereeniging nos restantes dois volumes da coletânea.

4. De Texel a Madagáscar

No primeiro capítulo descreve-se a partida da frota, como se segue:

«(…) no ano de Nosso Senhor de 1595, a um de Abril, estão prontos e aparelhados os quatro Navios em Texel, para partir para o Cabo de buona Esperança, (…). E estando assim prontos a partir, assim zarpámos em nome de Deus a dois de Abril.»[397]

No dia três, juntaram-se-lhe cinco velas que navegavam para Espanha e, no dia quatro, cruzaram-se com um navio do rei de Espanha no estreito entre Calais e Dover. Não existem comentários sobre o este encontro. No dia sete, as cinco velas holandesas que navegavam para a costa espanhola deixaram a frota. A 11 de abril encontravam-se a 50 milhas das Berlengas. [398] Ao 14 º dia avistaram uma vela que se dirigia ao cabo de S. Vicente, que se verificou ser uma caravela. Não há descrição de algum tipo de contacto com esta vela. O relato prossegue dizendo que no dia seguinte avistaram as duas pequenas ilhas que se encontram a sudeste de Porto Santo e nos outros dias outras pequenas ilhas, chamadas *los cerxes de Madera.* [399] A 25 de abril avistaram *Bona Vista* (Boa Vista), navegaram ao longo da ilha, que Lodewycksz descreveu da seguinte forma:

«(…) é uma terra seca e com falésias, tendo do lado ocidental duas delas: decidimos ancorar abaixo da Isla de Mayo, tal como o fizemos nos outros dias do lado

[397] Lodewycksz, *De Eerste Schipvaart*, p. 1.
[398] N. T. Também chamadas pelos holandeses *Barles*. No entanto, o nome que consta no diário é em português.
[399] N.T. As Desertas.

ocidental a 16 braças do fundo arenoso, deixando a oeste sudoeste de nós a ilha de Santiago, habitada pelos portugueses. Enquanto prosseguíamos com certo cuidado, aportámos à ilha Mayo, onde encontramos duas igrejinhas arruinadas e algumas casas abandonadas mas nenhumas pessoas. A ilha é seca e tem principalmente pedra, está infestada de bodes e galinhas selvagens e algumas outras aves, tem também muito sal, que o mar atira para terra (…), apesar da grande seca tem para ocidente um ribeiro de água doce, onde estavam alguns coqueiros: encontrámos muitos bodes, que levámos para bordo, fomos a terra outros dias e encontrámos onze cavalos, tornámos a caçar os bodes e levámos alguns para bordo e, disparando uma salva, partimos no nosso curso, a saber, até os 5 graus sul sudeste. Aos 28 do dito [mês] o sol estava no Zénite.»[400]

Denota-se durante a estadia em Cabo Verde a preocupação pela procura de uma aguada segura e o abastecimento de víveres, que não fossem aquelas utilizadas pelos portugueses.[401] Estas preocupações irão ser uma constante durante todo o relato. Depreende-se a intenção em deixar claro para os companheiros de viagens futuras onde aportar em segurança. O relato prossegue com a descrição de um encontro com duas velas portuguesas:

«(…) A 4 de maio de manhã, a uma altura de 6 graus, avistámos duas naus[402]portuguesas, uma a navegar a favor do vento a sotavento de nós, a outra a barlavento, que se apercebeu de nós, de bom grado ter-se-ia afastado de nós, porquanto as velas eram frequentemente viradas ao vento, disparou duas salvas para nos mantermos afastados, mas apesar disso teve que se aproximar de nós, já que estávamos no seu caminho. Estando perto uns dos outros, hasteamos as nossas bandeiras, mostrando os nossos propósitos, e assim o também fizeram, sendo que os nossos navios se reuniram, enviamos as nossas barcaças a bordo, para lhes perguntar os seus cálculos, os quais deveriam ser 80 milhas de terra, e tinham partido para cima de 20 dias de Lisboa, na companhia de 5 navios, que deveriam todos navegar para Goa. Esta Nau tinha ao [estava ao serviço do] [403] Arcebispo de Goa [404] com 450 soldados e 150

[400] Lodewycksz, *De Eerste Schipvaart,* p. 2.
[401] Sobre o assunto das aguadas das naus portuguesas, veja-se Albuquerque 1992a: 207.
[402] *Craken,* no original, segundo a costumada nomenclatura em neerlandês.
[403] N. T. A informação de que a nau estaria ao serviço do arcebispo de Goa não se encontra no original, mas esse é o sentido.
[404] Frei Aleixo de Menezes, nascido em Lisboa em 1559, foi sagrado Arcebispo de Goa a 26 de março de 1595. Partiu a 12 de abril na frota de João de Saldanha e chegou a Goa em setembro de 1595. Foi governador-geral da Índia de 3 de junho de 1606 a maio de 1609. Regressou a 31 de dezembro a Lisboa, vindo a ser nomeado arcebispo de Braga e vice-rei de Portugal. Morreu em Madrid a 3 de maio de 1617. Esta embarcação estaria porventura integrada na sua frota.

marinhagem, assim o disseram, e tinham também 18 peças de artilharia. (…) E então perguntaram onde queríamos ir, dissemos que íamos em procura de terras estranhas, onde o Rei não tivesse terra, deram-nos a honra de alguma marmelada e doces, retribuímos com alguns queijos e presuntos. E assim também nos pediram para navegarmos noutro curso, já que a sua comissão [regimento] era de não navegar com outros navios em Almirantado que não hasteassem bandeira do Rei, saudando-o com uma salva de honra, e tendo eles feito o mesmo, se juntou à outra vela, que se manteve sempre à nossa vista, onde que seguimos o nosso curso, avistado ainda estas velas no dia seguinte.»[405]

Deste episódio com as velas portuguesas fica a impressão de um contato mantido em tom cordial, por parte de ambos portugueses e holandeses, embora fortuito e certamente não procurado. O que atesta que o *Mare Clausum* nunca foi uma proibição em termos absolutos, apenas expressava quer a estrangeiros, quer a nacionais, a legitimidade do soberano em permitir um determinado percurso.[406] Sabemos que em 1591, Filipe II vedara a navios estrangeiros o acesso aos portos das possessões ultramarinas ibéricas.[407] Ora, como os homens da expedição de Houtman especificamente informaram sobre o seu propósito de irem em busca de terras fora da jurisdição da monarquia hispânica, não havia motivo para qualquer confronto, prosseguindo desta forma qualquer uma das frotas o seu caminho.

Pouco tempo depois encontraram outra frota.

«(…) A 9 de Maio pôs-se uma grande tempestade, que não durou muito, e a 10 avistámos 7 velas, e apesar do tempo calmo não lográmos chegar perto senão no dia seguinte, sendo cinco embarcações neerlandesas e duas barcas portuguesas. Reconhecendo um ou outro, disparámos algumas salvas de contentamento, assim como eles, enviámos as nossas barcaças e subimos a bordo, eles honraram-nos com doces e açúcar e nós retribuímos com cerveja e outras vitualhas.»[408]

Não consta no diário qualquer indicação da proveniência destas velas, nem é feito referência a contatos com portugueses durante este encontro. Baseando-se no relato de Cornelis Jansz, Ijzerman e Rouffaer admitem tratar-se do almirante Joris van Medemblick e do vice-almirante Johan Platsenburch van Bremen, que deveriam vir de

[405] Lodewycksz, *De Eerste Schipvaart*, p. 3.
[406] Ferreira 2000: 58.
[407] Van Veen 2000: 131.
[408] Lodewycksz, *De Eerste Schipvaart*, p. 3.

S. Tomé, o que explicaria o presente de açúcar.[409] Dada a presença de barcas portuguesas, é provável que as embarcações holandesas tivessem sido fretadas para o transporte de açúcar, integrando, por conseguinte, uma frota mista. Até esta latitude, os holandeses da frota da Primeira Viagem navegavam, portanto, ainda em águas potencialmente familiares, pois muitos embarcavam açúcar no Brasil e em S. Tomé, pelo menos desde meados da década de 80.

Ao prosseguirem a viagem, a frota rumou a sul, sudoeste, tomando a rota da *volta do mar* em direção ao Brasil.

«[Avançávamos] (…) tanto quanto o vento o permitia, que aqui é normalmente sul sudeste, de mistura com grandes acalmias e aguaceiros, que os Portugueses chamam *Trubuadas*, que caem tão subitamente e com tamanha força, que tudo parece ir desaparecer, tendo que se ter muito cuidado, e alguns navios podem sofrer, tal como aconteceu com a segunda frota que os Portugueses fizeram ir às Índias Orientais, onde quatro navios naufragaram, apesar de não durarem mais do que uma hora ou hora e meia, e depois torna tudo a ser tão calmo, que parece que o Mar está congelado.»[410]

Esta descrição não permite, no entanto, inferir se Lodewycksz se refere a trovoadas que a frota tenha experienciado, ou a uma possibilidade contra a qual se deveriam precaver pelas suas graves consequências. Acrescenta também o seguinte:

«(…) assim que passarmos a Linha temos que nos manter a leste tanto quanto possível sempre com cuidado para nos protegermos dos *Abrolhos*,[411] que são falésias na Costa do Brasil, que se estendem por 30 milhas mar adentro.»[412]

Esta informação é decididamente uma indicação para algo que virá ainda a acontecer. As indicações de onde encontrar os *Abrolhos* e como deles se desviarem, encontram-se no *Reys-gheschrift*,[413] baseadas em roteiros de Vicente Rodrigues e Diogo Afonso.[414] A partir deste momento, por entrarem em águas menos usuais aos neerlandeses, Houtman poder-se-á ter socorrido das cartas marítimas portuguesas e das indicações de Linschoten, bem assim como da experiência de Jolinck, que sabemos já aí tinha navegado durante a ida para Goa entre 1584 e 1585.

A 2 de agosto avistaram o cabo da Boa Esperança, o que lhes causou enorme alegria. Lodewycksz afirma que, pelos seus cálculos, já esperava que a passagem do

---

[409].Lodewycksz, *De Eerste Schipvaart*, p. 3, nota 14.
[410] Lodewycksz, *De Eerste Schipvaart* p. 4.
[411] N.T. Do português, *abre-olhos.*
[412] Lodewycksz, *De Eerste Schipvaart,* p. 4.
[413] Linschoten, *Itinerario. Voyage ofte schipvaert*, p. 62.
[414] Parmentier 1988: 156.

cabo estivesse para breve. Passaram nos dias seguintes o cabo Agulhas[415] e a baia chamada Aguada de S. Brás.[416] Esta descrição da passagem do Atlântico para o Índico é acompanhada no diário por um mapa da África do Sul[417] intitulado *Cabo de Buona Esperança* e com um pormenor em detalhe da Baía de *A. De S. Brás*. Na legenda da gravura deu-se indicações de onde recolher água e carne (leões marinhos e pinguins). O relato prossegue, descrevendo pormenorizadamente a ida a terra na Aguada de S. Brás, a flora, a fauna e as gentes que encontraram e os seus costumes, ilustrado com gravura, bem assim como os trâmites em que negociaram com os locais a compra de carne comestível e outros víveres.

A partir deste ponto é provável que o *Reys-gheschrift* deixasse de ter utilidade prática para os neerlandeses desta Primeira Viagem, pois Linschoten descreveu a rota para a Índia por Moçambique, que Houtman propositadamente não tomou para evitar as fortalezas portuguesas nesta costa.[418] Tinha ficado definido pela *Compagnie van Verre,* que o objetivo da viagem era Java. Para tal, Houtman seguiu, em alternativa, a 11 de agosto, para a Ilha de S. Lourenço.[419] O seu suporte técnico poderá ter sido as cartas marítimas de Plancius ou os conhecimentos de Jolinck.

Consta do *Primeiro Livro* um mapa de Madagáscar,[420] que fazia representar um pormenor da baía de *Dantongil* [António Gonçalves],[421]do porto de *S Augostino*[422] e da ilha mais pequena, chamada *Sta. Maria,* assim como uma referência ao «cemitério holandês».[423] Tanto o mapa nº 1 como o nº 2, constantes do apêndice iconográfico desta dissertação, foram fortemente influenciados por mapas portugueses impressos em Midelburgo. No entanto, notam-se desde já algumas modificações introduzidas por Lodewycksz, em especial no que se refere a pormenores na Baía de *Dantongil,* onde desenhou uma enseada que permitiria a permanência de um navio a resguardo dos

---

[415] N.T. *d' Aguilhas*, no diário, no original.
[416] N.T. Hoje em dia Mosselbaai. *Aguada de Sambras*, no diário no original. Sobre este assunto, veja-se o *Roteiro da Primeira Viagem de Vasco da Gama* 1998: p. 29 e seguintes.
[417] Cf. o apêndice iconográfico, mapa nº 1.
[418] Só em 1602, ainda antes da fundação da VOC, durante a expedição de Joris van Spilbergen a Ceilão e Samatra, é que os neerlandeses tomaram pela primeira vez a rota através do canal de Moçambique. No período pós-VOC, a primeira expedição a navegar neste canal foi a de Paulus van Caerden em 1606, que planeava um ataque ao forte de Moçambique. Sobre este assunto, veja-se Parmentier 1988: 159 e Murteira 2010: 471- 473.
[419] N.T. Madagáscar. *St. Laurens*, no diário, no original.
[420] Este mapa foi também incluído na edição de 1915. Cf. o apêndice iconográfico, mapa nº 2.
[421] Descoberta em 1514 por Pedro Eanes, a bordo da *Santo António*, aparece pela primeira vez nas cartas de Pedro Reinel em 1517 como "anguadadamtã gllz", ou "Aguada d'Antam Giles." Surge neste documento com o nome de Dantogil, Dantongil, Antogil, Antongil, Antagil e até Tangil. Provavelmente Aguada de Antão ou António Gonçalves.
[422] N. T. No original.
[423] Lodewycksz, *De Eerste Schipvaart*, p. 10.

ventos de sudeste e sul, e a referência ao cemitério holandês. A esta data já tinham morrido cerca de três dezenas de tripulantes e 35 encontravam-se doentes com escorbuto.[424] O estado de saúde da tripulação era deplorável, e o narrador descreve-o vividamente, dizendo que os doentes eram atormentados por moscas durante o dia e por mosquitos à noite.

Num primeiro momento, a frota demorou-se por Madagáscar até dezembro, quando decidiram largar para Java. Retornaram, no entanto, em janeiro e aí permaneceram uma segunda vez até fevereiro de 1596. Durante esta longa estada de cinco meses procuraram locais seguros para reabastecimento de víveres e água, fundamental para uma escala nas proximidades da costa oriental de África. Exploraram as pequenas ilhas na costa sul de Madagáscar, fizeram diversas viagens de reconhecimento ao longo da costa leste da ilha em busca de uma cidade ou porto comercial, sem sucesso, e tiveram dificuldade em encontrar água fresca e víveres. Entraram em contacto com as populações, mas os primeiros encontros com os povos locais nem sempre foram amistosos. Tal como na África do Sul, Lodewycksz relatou detalhadamente todos os acontecimentos.

Trata-se de um relato muito descritivo, contando em pormenor a geografia e topografia das regiões e linhas de costa, dando indicações de coordenadas, de correntes, baixios e profundidades, as idas a terra, os encontros com os negros, como se vestiam, o que comiam e a sua vida familiar, bem assim como o tipo de fauna e flora que encontraram nas diversas latitudes. Também se debruça sobre as relações de hierarquia social, as trocas comerciais, que embarcações eram usadas, as armas e as estratégias de defesa. Denota-se um grande destaque dado à informação sobre os produtos que poderiam ter algum interesse comercial, povos que poderiam servir de aliados ou de intermediários e lugares onde se poderia ancorar para abastecer, sem prejuízo de perda de vidas ou de pagamentos desvantajosos.

Nestes capítulos encontram-se ilustrações de povos, plantas e aldeias, assim como cartas marítimas. Lodewycksz seguiu, deste modo, aquilo que Linschoten já anteriormente tinha feito, sendo o tipo de relato na sua forma muito aproximado ao do *Itinerário*, quiçá por razões que se prenderiam com a sua futura publicação, visto se tratar do mesmo livreiro. É interessante verificar que Lodewycksz usou nomes de animais (*cabrito*), de objetos (*canoa*, *assagaya*), de lugares e da maioria dos peixes que

---

[424] Lodewycksz, *De Eerste Schipvaart*, p. 10, nota 2.

pescaram *(Dorados*, *Bonitos*, *Albocares)* em português. Por não serem comuns na Europa setentrional e não terem presumivelmente ainda uma tradução para o neerlandês, parece razoável admitir que estas designações seriam do conhecimento de Lodewycksz por mediação portuguesa, seja através de contatos diretos, seja pelo recurso a textos portugueses. Era um hábito de Heyndrick Dirrecksen Jolinck, seguindo, de resto, a tradição portuguesa, também evidenciada por Linschoten, registar o nome de pássaros, fauna e flora diversa ao longo das diversas latitudes, que serviriam como identificação do local onde se encontrava.[425] Este piloto poderia ter servido de informador de Lodewycksz, pois seria natural que trouxesse anotações consigo, da época em que navegou no Índico. A maior parte do capítulo 14 foi dedicada a esta matéria, funcionando quase como um manual.

A 30 de outubro, depois de uma escaramuça, os homens da Primeira Viagem aprisionaram dois rapazes, provavelmente porque se esperava que viessem a ter utilidade em viagens futuras.[426] De facto, estavam entre os asiáticos que voltaram com a frota para a Holanda, e sabemos que, pelo menos um dos rapazes, se encontrava ao serviço dos holandeses durante a Segunda Viagem,[427] pois foi nessa altura batizado com o nome de Laurens[428] na ilha *Mauritius*.[429]

Finalmente, a 13 de dezembro,[430] por não terem conseguido entabular uma boa relação com as populações autóctones, nem encontrado uma boa aguada, levantaram âncora com o propósito de prosseguirem viagem para Java. É nesta data que sabemos que Lodewycks se encontrava a bordo do *Mauritius*.[431] Mencionou uma severa tempestade, durante a qual perderam de vista a 15 de dezembro o *Amsterdam* e a pinaça *Duifke* e, a 21, o *Hollandia*, posicionando-o portanto a bordo do navio-almirante. Só a 23 de dezembro é que a frota se reencontrou. Durante este processo, tendo tido problemas com as correntes muito fortes, desviaram-se da rota pretendida. De modo que, a 5 de janeiro de 1596, decidiram voltar para Madagáscar e largaram âncora ao

---

[425] Parmentier 1988: 156.

[426] Lodewycksz, *De Eerste Schipvaart*, p 21, nota 3.

[427] Referência à viagem promovida pela *Oude Compagnie* em 1598. Mencionada nesta dissertação como a Segunda Viagem, segundo o costume da documentação neerlandesa. Cf. *infra* o capítulo 5, ponto 10.

[428] Keuning Vol. 2: LXVIII.

[429] Assim batizada durante a Segunda Viagem em honra do príncipe Maurício de Nassau. As fontes neerlandesas de 1598 pensam tratar-se da ilha de Diogo Rodrigues. Keuning Vol.2: XLIX. LIX-LXVI.

[430] A 13 de dezembro, dos 249 tripulantes, 120 tinham morrido e 2 tinham ficado em terra. Lodewycksz, *De Eerste Schipvaart*, p. 30, nota 1.

[431] A 26 de outubro ocorre uma reestruturação da tripulação e Cornelis de Houtman passa do *Mauritius* para o *Hollandia* e o narrador Willem Lodewycksz do *Amsterdam* para o *Mauritius*. Lodewycksz, *De Eerste Schipvaart*, p. 20, nota i). A 23 de dezembro houve nova reestruturação e Cornelis de Houtman regressa ao comando do *Mauritius*. Lodewycksz, *De Eerste Schipvaart*, p. 31, nota 2.

largo da ilha de S. Maria. Com muitos doentes a bordo, aí permaneceram para se abastecer de água e víveres, pois as pequenas ilhas à volta de S. Maria eram ricas em fruta, animais de criação e arroz. O diário descreve em pormenor as ilhas, os diversos alimentos que aí se podiam encontrar, as relações entre os povos das várias ilhas e as suas hierarquias internas. A população local acolheu bem os neerlandeses e, segundo o que entenderam, por não falarem a língua, eram inimigos dos de Madagáscar, e por isso mesmo mantinham sentinelas na costa.

A frota fez escala outra vez na *Baía Dantogil*, que o autor do diário descreveu como sendo rica em limões, limas e laranjas, mel, arroz, bananas e galinhas e, acima de tudo, de ribeiras de água que se projetavam das arribas na praia, o que, comentou, era muito cómodo para as aguadas dos navios.[432] Descreveu também em pormenor uma aldeia a que se referiu por *Sant Angelo*, com cerca de 250 casas, e uma outra a que chamou *Spaeckenburgh*, com cerca de 180 casas. Também aqui as relações com a população das aldeias começaram de forma amistosa, com troca de fivelas e contas por carne, galinhas e fruta, para se deteriorarem rapidamente. Depois de os nativos terem roubado o ferro das barcaças com as quais os holandeses iam a terra, estes pilharam uma das aldeias (*Sant Angelo*), que acabou destruída pelo fogo.[433] Finalmente, a 12 de fevereiro, porque os «nativos de nós muito desconfiam»[434] partem de *Dantongil* para o Estreito de Sunda, como se descreve:

«(…) a 12 de Fevereiro 96, com o vento de norte noroeste, partimos pela noite, (…), e seguimos o nosso curso para o Estreito de Cunda,[435] passando a 14 o Cabo Dantogil.»[436]

5. De Madagáscar a Bantam

A 23 de março visualizaram muitos pássaros, a que chamaram *Garayas* (de Garajaus) e *Rabos Forcados* (no original), estando a frota a passar a sul das *Maldivar* (do português Maldivas). Como mencionado anteriormente, Jolinck anotava a fauna, em especial o nome de pássaros e peixes, e flora de uma determinada zona para lhe servir

[432] Lodewyckzs, *De Eerste Schipvaart,* p. 50.
[433] Neste ponto, o narrador deixa implícito que o fogo foi ateado pelos holandeses.
[434] Lodewycksz, *De Eerste Schipvaart,* p. 51.
[435] A partir desta página Sunda encontra-se grafado com S.
[436] Lodewycksz, *De Eerste Schipvaart,* p. 51.

de indicador geográfico.[437] A existência destas aves permitiu-lhe inferir que se encontrariam perto das Maldivas.

Por esta altura velejavam numa rota este, nordeste, com ventos variáveis, predominantes de leste, exceto durante 14 dias, quando os ventos sopraram de oeste. A quatro de maio, com a lua nova, sofreram uma grande tempestade do noroeste e a 27 as rações de água e provisões reduziram-se para metade, para grande aflição dos homens, em virtude do muito calor que fazia. A 5 de junho avistaram terra, que Lodewycksz disse ser uma ilha, a cerca de 16 milhas de Samatra.[438] Vieram ao seu encontro alguns locais em canoas e, por seu turno, os holandeses enviaram homens numa barcaça, para tentar saber que ilha era aquela, mas como os locais não se mostrassem amistosos, voltaram para bordo e continuaram o seu caminho.

A 11 de junho navegavam muito perto de Samatra. As descrições da costa de Samatra e das ilhas que se encontram no estreito de Sunda vêm acompanhadas por gravuras elucidativas.[439] Decidiram largar âncora perto de uma ilha alongada, da qual não conheciam o nome,[440] tendo ido a terra no dia seguinte, a 12 de junho, para descobrir que a ilha era deserta e sem água. Pouco depois avistaram Samatra, tendo o *Hollandia* (aqui referenciado como *Leeu*) disparado uma salva e hasteado a bandeira.

Nesta altura avistaram primeiro três e depois nove velas, das quais uma se dirigiu para a frota, perto da ilha alongada. Os holandeses enviaram uma barcaça ao seu encontro. Lodewycksz identificou de imediato a embarcação local como um *parau*, o que não deixa de ser interessante, porque até à data só tinham visto canoas. Este comentário indica que reconheceu as características desta embarcação de grande porte da Insulíndia, onde, como explicou, 16 homens remavam e outros seis se sentavam dentro de uma cabana construída no convés. Esta embarcação não consta das gravuras de Linschoten, onde só encontramos uma referência a fustas.[441] Não é provável que o nome da embarcação tenha sido adicionado posteriormente, porque a construção da frase não o permite. Este apontamento sugere que a informação tenha sido fornecida por uma outra fonte, familiarizada com a região. As entradas seguintes no diário de

---

[437] Sobre este assunto, veja-se Parmentier 1988: 156-157.

[438] Poderia tratar-se da ilha *Engano*, do português, visto enganar quem se aproxima do oeste, a pensar tratar-se de Samatra. Na carta marítima portuguesa de 1597, impressa por Langenes em Midelburgo, a ilha encontra-se com o nome *Dromo*. Lodewycksz, *De Eerste Schipvaart*, p. 56.

[439] Lodewycksz, *De Eerste Schipvaart*, pp. 58-62.

[440] Ilha de Lagoendi. Lodewycksz, *De Eerste Schipvaart*, p. 62, nota 29.

[441] Também não consta do *Itinerário* um capítulo dedicado a embarcações.

Lodewycksz são reveladoras de que este tinha à sua disposição várias fontes sobre a Insulíndia, e que se socorreu delas para construir o seu relato.

Durante este encontro, não conseguiram entabular uma conversação, por não entenderem as populações locais. Os holandeses perguntaram por *Sunda Calapa*, topónimo que os ocupantes do *parau* pareceram desconhecer, porque a ele não reagiram. Estes mencionavam *Bantan* e *Iapara.*[442] É sintomático que os holandeses se quisessem inteirar da localização de *Sunda Calapa*, certamente porque o *Itinerário* lhes dizia que aí poderiam traficar sem a intromissão dos portugueses. Este episódio vem dar razão à ideia de que os holandeses conheciam, e possivelmente levavam consigo, o *Itinerário*. De facto, Linschoten informara-os que a ilha de Java tinha «(…) grande abundância de arroz e de todos os víveres, de gado, porcos, carneiros e galinhas, de cebolas, alhos e nozes-da-índia,[443] de todas as especiarias, como cravo-da-índia, noz-moscada e maça.[444] E de tudo levam a Malaca. O porto principal da ilha é Sunda Calapa, de onde vem o nome do estreito.»[445]

No início do século XVI, este teria sido o principal porto javanês para os portugueses de Malaca. Porém, a designação de *Sunda Calapa*[446] era antiga e tinha sido substituída por *Iapara*, ou *Iacarta*, porquanto é natural que ao mencionarem *Sunda Calapa* os habitantes do sul de Samatra não reconheram o topónimo. E, para além disso, Jacarta não era na década de 90 um porto tão importante como Bantam.

Depois deste primeiro contato, os neerlandeses resolveram ir a terra (Samatra), de onde tinham visto vir as velas. Diz-nos Lodewycksz que era provável encontrarem piratas naquele estreito, que esperavam pelos barcos retornados de *Manancabo* com destino a *Bantam.*[447] Esta afirmação é deveras curiosa e insere-se no mesmo tipo de observação já verificada anteriormente, isto é, sendo a primeira vez que ali se encontrava, como é que Lodewycksz presumia semelhante probabilidade? A estrutura

---

[442] «*wy en conden haer niet verstaen, dan wisten wel van Bantan ende Iapara, maer Sunda Calapa was haer onbekend*»: Em tradução portuguesa: «Não os conseguíamos entender, sabiam de Bantam e Iapara, mas desconheciam Sunda Calapa». Lodewycksz, *De Eerste Schipvaart*, p. 62.
[443] N.T. Vulgo, cocos.
[444] Estas três especiarias eram trazidas a Java das ilhas mais orientais da Insulíndia, as Molucas. Linschoten dá frequentemente informações erradas sobre a proveniência destas especiarias, mas sem dúvida que os holandeses, uma vez em Bantam, depressa se teriam inteirado da sua verdadeira origem.
[445] Linschoten, *Itinerário, Viagem ou navegação,* p 117.
[446] Sunda é a designação dada geralmente na documentação portuguesa ao porto de Bantam, sendo que Sunda Calapa se refere especificamente a Jacarta. Quando os portugueses tentaram o estabelecimento de uma fortaleza em Java em 1522, a designação seria ainda Sunda Calapa, mas desde 1526, com a islamização da ilha, o nome teria mudado para Jayakarta, ou “obra da vitória”, a atual Jacarta. Thomaz 2002: 388, 406, 422 e 431.
[447] Lodewycksz, *De Eerste Schipvaart*, p. 63.

da frase também aqui não permite adições posteriores, pelo que mais uma vez a informação teria que ter sido colhida de antemão, quiçá de fonte portuguesa.

Em Samatra, avistaram-se com a população de um povoado a que chamaram *Dampin,* que lhes ofereceram frutas, umas conhecidas e outras desconhecidas. Foram levados à presença de homens bem trajados, pessoas de qualidade, que se apresentaram junto com intérpretes, também eles bem vestidos. O principal interesse dos neerlandeses era demandar por água, pelo que os locais lhes indicaram um curso de água para onde se dirigiram a pé. Viram pelo caminho a primeira pimenta, enrolada em longas canas, que se apressaram a comprar tanto quanto lhes trouxeram.[448]Aqui Lodewycksz não mencionou o que trocaram pela pimenta, mas em outras ocasiões, em especial em Madagáscar, referiu contas coloridas a que chamou *Paternoster* (vidro de Murano) e outras mais pequenas, *Magridetten*, assim como colheres de latão e espelhos, que trocaram por víveres. Também mais tarde, já em Java, trocaram veludos e peças de vidro por especiarias.

Como não conseguissem levar água deste lugar, regressaram à pinaça e zarparam para duas ilhas mais pequenas, onde os seus esforços para recolher água também redundaram em fracasso. A 19 de junho, ao passarem uma pequena cidade, identificada por Ijzerman como *Radja Baso,*[449]surgiram ao seu encontro vários *paraus* provenientes de Samatra, que lhes trouxeram cocos, alguma pimenta, cravo, noz-moscada, bananas, galinhas e laranjas e lhes perguntaram se vinham de Goa ou Cochim, portanto, se estavam ao serviço dos portugueses. Lodewycksz não fornece, contudo, a resposta dada. Seguindo a metodologia de Linschoten, dedicou uma boa parte deste capítulo 15 à descrição da flora de Samatra, acompanhada de gravura ilustrativa,[450] onde se vê e descreve a pimenta preta, que na Pérsia se vendia ao preço da prata, conclui.[451]

A relação dos locais de origem da pimenta fornecida por Lodewycksz é bastante completa, incluindo no Malabar, Onor, Barcelor, Mangalor, Calecut, Cranganor e Coulão, na Índia; Queda, a norte de Malaca (de onde é levada para Pegú e mais para norte, diz); Pedir, Camper, Andragiri, Iambe, Baros, Speriamon e Dampin, em Samatra; e, finalmente, em lugares no extremo ocidental de Java, até Bantam, a saber, Anier, Chuconin, Molassery, Changabaya, Cherola, Charita, Cheregin, Labuan, Buama, Issebongor, Pariban e, um lugar a quatro milhas a leste de Bantam chamado Punctan.

---

[448] Lodewycksz, *De Eerste Schipvaart,* p. 64.
[449] Lodewycksz, *De Eerste Schipvaart,* p. 67, nota 19.
[450] Cf. o apêndice iconográfico, gravura nº 1.
[451] Lodewycksz, *De Eerste Schipvaart,* p. 69.

De Java a pimenta era levada em geral para a China, refere.[452] Neste capítulo existem também entradas sobre outras especiarias, plantas e frutos, mas sem tantos pormenores como aqueles dedicados à pimenta.

Esta relação fornecida por Lodewycksz permite-nos várias conclusões. Em primeiro lugar, que estas informações devem ter sido adicionadas posteriormente, já que Lodewycksz enumera diversos postos pimenteiros sem que a frota aí aportasse. Este parágrafo encontra-se no final de um capítulo, como tal é de admitir que tivesse sido acrescentado para efeitos de publicação. A motivação poderia ter sido o de deixar indicações para futura orientação. Para além disso, nos Países Baixos pensou-se durante muito tempo, que os postos pimenteiros em Java tivessem sido identificados pelos neerlandeses em expedições posteriores. Talvez porque, da leitura do diário, verificamos que não são mencionados durante o reconhecimento da costa leste de Java. No entanto, porque Lodewycksz os enumera neste relato, parece evidente que já eram do conhecimento dos holandeses após esta viagem inaugural.[453] Neste caso, é provável que para isso tenham contribuído as cartas do piloto Pedro de Ataíde[454] que Lodewycksz virá a conhecer pessoalmente em Bantam, e o recurso às muitas conversas informais que o autor deste diário manteve com o piloto português.

6. A estadia em Bantam

6.1. Os primeiros contatos. O tratado de comércio e amizade

A 22 de junho a frota entrou no porto de Bantam e aí deparou-se com cerca de 70 pequenas velas, que pareciam um bosque. Seriam barcos de pesca, o que permitiu aos neerlandeses pensar que se tratava de uma cidade populosa. De um *junco*, que Lodewycksz disse ser um barco de grande porte javanês, saiu uma pequena canoa em direção ao *Mauritius*, mas não entendendo o que lhes diziam, a canoa regressou ao junco e trouxeram alguém que falava português, que lhes perguntou de onde vinham.[455]

Vale a pena referir que nos séculos XVI e XVII o português era a língua franca no Índico. Sabemos que os holandeses tinham tido a intenção de contratar em Lisboa alguém fluente na língua malaia, e que levavam abordo na primeira parte da viagem

---

[452] Lodewycksz, *De Eerste Schipvaart*, p. 70.
[453] Lodewycksz, *De Eerste Schipvaart*, p. 70, nota 36.
[454] Sobre Pedro de Ataíde cf. *infra* o capítulo 5, ponto 6.3.
[455] Lodewycksz, *De Eerste Schipvaart*, p.71.

uma pessoa que dominava o turco e, muito possivelmente, o árabe. Lodewycksz informa-nos agora que alguém a bordo do *Mauritius* falava português. Cornelis de Houtman tinha tornado ao seu posto de capitão do *Mauritius* desde 23 de dezembro e esteve durante dois anos em Lisboa; poderia ter sido ele o intérprete? Lodewycksz não nos fornece a resposta, dizendo apenas que o interlocutor não subiu a bordo, regressou ao junco, e este levantou ferro. Ao fim da tarde, saiu um *parau* da cidade, que trazia seis portugueses com os seus escravos, que, uma vez a bordo, lhes disseram que vinham enviados pelo governador[456] que,

«(…) juntamente com todos os moradores, tinham muito receio de nós e nos perguntaram de onde vínhamos, ao que respondemos: da Holanda[457] para aqui comerciarmos em amizade, as especiarias da cidade em troca das nossas mercadorias, ao que nos responderam que estavam no sítio certo mas no momento errado, porque tinham saído há quatro dias cinco *Sommas* (que são barcos chineses)[458] para a China.»[459]

O receio referido pelos portugueses advinha dos ataques corsários dos ingleses, anos antes. Ao saberem que vinham da Holanda, receberam-nos de forma amistosa, explicaram-lhes quem era o rei e as suas ligações com Samatra. Entretanto alguns portugueses deram conta que tinham estado a bordo do barco de Thomas Cavendish,[460] quando este tinha estado em Ternate e descreveram a grande destruição que o capitão Lancaster fizera no Estreito de Malaca,[461] ao que os holandeses reagiram, dizendo que não lhes interessava saber de nada disso, pois tinham só vindo para «comprar e pagar».[462]

Os portugueses insistiram também em saber se os navios tinham sido enviados pelo partido de D. António. Recorrendo a outra fonte,[463] Rouffer e Ijzerman elucidam

---

[456] O título em javanês seria Ki Patih, o seu nome Djajanagara, falecido em 1601 ou 1602. Lodewycksz, *De Eerste Schipvaart*, p.71, nota 9.
[457] N. T. Holanda no original, portanto não das Províncias Unidas. Lodewycksz, *De Eerste Schipvaart*, p.72.
[458] N. T. Esta informação entre parêntesis encontra-se no corpo do texto do diário. Os *Sommas* justamente carregavam pimenta de Java para a China, também mencionado por Linschoten.
[459] Lodewycksz, *De Eerste Schipvaart*, p.72.
[460] N.T. O nome deste navegador inglês está errado no original, onde consta Thomas Candish.
[461] Referência aos ataques corsários de James Lancaster no Estreito de Malaca em setembro e outubro de 1592.Thomas Cavendish esteve em Java em março de 1588, mas não em Ternate, como descrito. Por seu lado, Francis Drake esteve tanto em Ternate (Nov. 1579) como em Java (Março 1580).Van Veen 2000: 125.
[462] «*dat wy ghecomen waren om te coopen ende te betalen*». Lodewycksz, *De Eerste Schipvaart*, p. 73.
[463] Lodewycksz, *De Eerste Schipvaart*, p. 73, nota 11. Esta outra fonte foi Pontanus (1614).

que os portugueses teriam perguntado por cartas de D. Manuel,[464] filho de D. António, prior do Crato. Do texto de Lodewycksz consta uma anotação inscrita na margem pelo próprio como *nota*, isto é, um comentário por ele considerado importante, segundo a qual os holandeses não se deviam imiscuir nos assuntos da política dos portugueses. O que é pena, porque teria sido interessante saber o motivo pelo qual estes portugueses na Insulíndia fizeram tal pergunta. Haveria alguma esperança da condução de D. Manuel ao trono de Portugal apoiado numa aliança com os neerlandeses?

À partida dos portugueses para terra, os holandeses enviaram por eles saudações ao governador e a sua amizade, dizendo estar ao seu serviço. A 24 de junho, estando ancorados a duas milhas de *Bantam*, receberam a visita do almirante, ou *Tomongon Angabaya*, que falou com eles através dum língua (tudo indica que a língua franca seria o português) e lhes ofereceu, em nome do governador, amizade e víveres, e os convidou a ir a terra. Pouco depois do almirante ter regressado a *Bantam*, receberam a visita de outro oficial, o *Sabander*, ou juiz das alfândegas do rei.[465] Com ele vinham os portugueses e, em conjunto, ofereceram em nome do rei e do Conselho amizade e muitas galinhas, cabras e frutas. Disseram-lhes que tinham chegado em bom tempo, pois a pimenta ainda estava muito bonita e que parecia ter sido um bom ano, com colheita dupla. O *Xabandar* retirou-se ainda de manhã, mas os portugueses demoraram-se e almoçaram a bordo.

No dia seguinte, o *Tomongon Angabaya* e o *Xabandar* regressaram a bordo com saudações do governador e disseram-lhes:

«(…) que não devíamos confiar nos portugueses, que nos tentavam iludir, e que eram tão falsos que não podíamos conhecer o seu coração, mas que não deveríamos temer: pois o porto estava aberto a todos os mercadores: e prometeram-nos que teríamos todas as especiarias antes de outros.»[466]

Com esta afirmação, as autoridades bantanesas davam a resposta a um dos propósitos dos holandeses, isto é, a de obterem a primazia no embarque das especiarias sobre todos os outros negociantes. Mas este privilégio pressupunha uma contrapartida. Junto com aquelas duas autoridades veio também a bordo um *Quillin*, identificado mais

---

[464] D. Manuel consorciou-se a 7 de novembro de 1597 com a irmã do príncipe Maurício de Nassau, D. Emília.

[465] N.T. Tradução do original. Luíz Filipe Thomaz sugere Xabandar, ou capitão do porto. Doravante constará no corpo do texto com esta designação. Thomaz 2002: 433.

[466] «(…) *de Havene vry was voor alle Coopluy:ock belovende, dat wy alle Specereyen voor andere soude becomen*». Lodewycksz, *De Eerste Schipvaart*, p. 74.

tarde no relato como sendo o *Quilin Panjan*, natural de São Tomé do Meliapor.[467] Este era o intérprete oficial, que vinha mandatado pelo governador, para solicitar aos holandeses:

«(…) um favor ao reino, a saber, que deveríamos seguir viagem até Palinban em Samatra e bombardeá-la do mar, que eles iram por terra para tomar a cidade, e que nos dariam tudo o que se encontrasse na cidade, ao que negámos, pois que só ali tínhamos chegado para negociar e não para fazer a guerra.»[468]

Este *Quilin* partiu pouco depois, mas o *Tomongon Angabaya* e o *Xabandar* permaneceram a bordo e pediram para ver as cartas marítimas e que lhes mostrassem de onde vieram. Os holandeses disseram que tinham chegado de muito longe para negociar com eles em amizade, sem ficar explícito se de facto lhes mostraram as cartas ou não. Lodewycksz escreve que os javaneses se mostraram muito agradados, em especial quando lhes disseram que podiam navegar das Províncias Unidas e regressar em seis meses, apesar de se terem demorado catorze meses, à procura do melhor caminho

No dia seguinte, a 26 de junho, vieram a bordo várias nações incluindo chineses, que trouxeram porcelana, seda e outros bens. Todos se mostraram muito amistosos, fazendo muitos avisos para não confiarem nos portugueses.[469] Ao fim do dia, chegou a bordo do *Mauritius* uma figura que parecia importante (não especificam quem), que também quis ver os mapas, indo-se de imediato embora, pelo que Lodewycksz nos diz que desconfiaram ser um espião a mando dos portugueses.[470]

A 27 de junho subiu a bordo o *Xabandar* que os convidou a irem a terra prestar saudações ao governador. Os holandeses enviaram quatro pessoas de condição acompanhadas do *Quilin*, que levaram como presentes copos de cristal e um espelho dourado. Ao chegar ao porto os javaneses encontraram os portugueses e, depois do *beija-mãos*,[471]separaram-se e prosseguiram caminho para o palácio do governador. Durante este encontro, os holandeses convidaram o governador a ir a bordo, para visitar os seus senhores e «tratar de uma aliança duradoura».[472] Pela primeira vez, Lodewycksz menciona o propósito de firmar uma aliança ou tratado.

---

[467] O *Xabanda*r também era originário de S. Tomé de Meliapor, Lodewycksz, *De Eerste Schipvaart*, p. 75, nota 20. Esta seria a razão pela qual tanto o *Quilin* como o *Xabandar* eram fluentes em português.
[468] «(…) *twelck wy hem ontseyden, overmidts wy gecomen waren om te handelen, ende niet om te cryghen*». Lodewycksz, *De Eerste Schipvaart*, p. 75.
[469] Lodewyckzs, *De Eerste Schipvaart*, p. 75.
[470] Lodewycksz, *De Eerste Schipvaart*, p. 75.
[471] N. T., No texto, no original em português.
[472] «(…) *om te tracteren van een vaste alliantie ende verbont*». Lodewycksz, *De Eerste Schipvaart*, p. 77.

No dia seguinte receberam a notícia de que o governador viria a bordo, pelo que se seguiu um dia inteiro de preparativos para a receção. No dia 29, Lodewycksz e outros holandeses foram a terra para servirem de reféns enquanto o governador estivesse a bordo. Lodewycksz encontrou-se com o intérprete, o *Quilin Panjan*, que o instruiu no protocolo a seguir, isto é, que o *capitão* deveria ir a terra, onde o governador o esperava, para o escoltar a bordo, o que aconteceu.

Note-se que Lodewycksz usa aqui, pela primeira vez, o título de capitão,[473] *Capitijn*, para se referir a Cornelis de Houtman. A nomenclatura usual em neerlandês para a função de Houtman, como comandante da frota, era *Oppercomiess*, designação usada no diário até esta data. Doravante, Lodewycksz reservou sempre o título de *Capitijn* para Houtman, referindo-se aos capitães dos outros navios com a designação usual neerlandesa para um capitão de posição subalterna, ou seja *Commies*. Após a chegada a Bantam, o comandante da frota holandesa assumiu, portanto, uma nova nomenclatura para o título da sua função. Tal sugere que o motivo seria para igualar os portugueses, que utilizavam especificamente a palavra capitão para se referirem aos seus superiores. Não nos podemos esquecer que, ao preparar esta viagem, Houtman já tinha passado um tempo considerável entre os portugueses em Lisboa e estava familiarizado com os seus costumes. Antes de os holandeses desembarcarem, entabularam conversações com os mais altos dignitários de Bantam, como o faria qualquer português que estivesse na área, e todos o visitaram a bordo. A relevância da utilização de símbolos e padrões de comportamento, reconhecíveis pelas autoridades locais, é que estes facilitariam a identificação de Houtman como pessoa de qualidade e investido de poder.[474] Todos estes gestos se revestiram de importância pois, tal como afirma Van Goor, a missão desta primeira viagem à Ásia, para além da sua evidente faceta mercantil, era também diplomática.[475] Os holandeses iam incumbidos de firmar um tratado com os bantaneses e, para esse efeito, convinha afirmar a posição de autoridade de Houtman.

Regressando ao relato, antes da partida da comitiva para o *Mauritius*, os portugueses também os vieram saudar no porto de Bantam. Cornelis de Houtman sentou-se no mesmo *parau* do governador, que quis saber quantos navios poderiam as

---

[473] Lodewycksz, *De Eerste Schipvaart*, p. 79.
[474] Tal também é sugerido nas notas ao diário de Rouffaer e Ijzerman ao referirem que os dignitários javaneses utilizaram o título de Capitão para se dirigirem aos Governadores-Gerais neerlandeses durante anos. Lodewycksz, *De Eerste Schipvaart*, p. 78, nota 4.
[475] Van Goor 2004: 27.

Repúblicas Unidas aparelhar por ano, quanta tripulação levavam, quantos meses teriam que decorrer para completar a viagem e, principalmente, se estariam a ponderar empreender mais viagens. A bordo, e depois de ser devidamente saudado, o governador pediu para ver as mercadorias que traziam, ao que lhe mostraram veludos escarlates e verdes, de que muito se agradou e terá dito que,

«(…) ninguém poderia comprar e embarcar qualquer especiaria sem que primeiro tivéssemos nós [os holandeses] recebido a nossa carga suficiente.»[476]

Esta foi a segunda vez que Lodewycksz mencionou que os holandeses pretendiam do governador que este lhes concedesse um tratamento privilegiado, isto é, que pudessem comprar e embarcar pimenta e especiarias antes de todos os outros.

A 1 de julho, Cornelis de Houtman foi a terra com nove pessoas de condição, onde foi muito bem acolhido pelo governador e outros senhores:

«(…) ali apresentámos as cartas patentes e a comissão [regimento] de Sua Excelência, o Príncipe Maurício, que tais nos confiou para firmar um tratado ou confederação para podermos negociar com garantias, tais como outros comerciantes, o que foi lido de imediato em árabe e português, pedindo uma confirmação por escrito por sua mão.»[477]

Mais uma vez, não há dúvidas em afirmar que a missão de Houtman era tanto económica como política.[478] Apesar de os holandeses enfatizarem as suas intenções de traficar, o seu comportamento, assim como a sua proposta de uma aliança, apontava claramente para o facto de serem mais do que simples mercadores. Também ali estavam com o objetivo de firmar um tratado, em que os holandeses e bantaneses se declarassem formalmente aliados. Como um verdadeiro diplomata, o Capitão Cornelis de Houman apresentou a carta patente e o regimento passados pelo príncipe Maurício de Nassau. Estava portanto na posse de documentos oficiais que faziam dele o representante diplomático da República das Províncias Unidas. O caráter desta embaixada era, sem dúvida, político, com um propósito declarado de impressionar.

A julgar pelo seu comportamento, também as autoridades javanesas não consideravam os holandeses meros negociantes. Pouco depois da chegada de Houtman,

---

[476] «*dat niemandt eenighde speceryen soude moghen coopen ende uytvoeren, voor ende aleer wy onse ladhinge oft ghenoeghen becomen hadden*», Lodewycksz, *De Eerste Schipvaart*, p. 79.

[477] «(…) *ende hebben aldaer ghepresenteert de patenten ende comissie van zyene Princelijcke Excell. Grave Mauritius, ons daer toe mede gegeven om te besluyten een vast verbont van peyse ende confoederatie om sekerlijck te moghen handelen, als alle andere Coopluyden, welcke int Portugies ende Arabisch seer promptelijck worde voor ghelesen, versoeckende daer en boven van haerder hant een schriftelijcke versekeringhe*», Lodewycksz, *De Eerste Schipvaart*, p. 80.

[478] Van Veen 2000: 147; Van Goor 2004: 27.

foi-lhe pedido que apoiasse uma expedição militar contra o soberano de Palembang em Samatra. Este relato dos acontecimentos da Primeira Viagem holandesa à Insulíndia mostra que, para ambas as partes, comércio e política estavam interligados e um mercador não poderia estar alheado das relações políticas locais.

Depois desta cerimónia em casa do governador, regressaram a bordo ao fim do dia. Nessa noite entrou no porto um grande senhor, a quem os portugueses chamavam imperador. Tratava-se provavelmente de Mas Juruh, príncipe (ou *pangeran*) de Demak,[479] filho de Ária Pangiri de Pravata (ou Demak), o segundo e último sultão de Padjang,[480] que tinha tido o poder absoluto sobre todos os reis de Java.[481] No entanto, segundo Lodewycksz, os javaneses não queriam reconhecer o seu filho, o *pangeran* de Demak, como seu senhor «(…) porque tinha passado um longo período em Malaca, pelo que estava muito reconhecido aos portugueses e temiam que por isso, e por seu intermédio, os poderiam fazer subjugar-se aos portugueses. (…) Em todo o caso, foi muito bem recebido em todo o lado e os reis falavam-lhe com as mãos postas, tal como os escravos falavam aos seus senhores.»[482]

A 2 de julho receberam a visita do imperador a bordo do *Mauritius*, acompanhado dos seus dois filhos e alguns portugueses que, como afirma Lodewycksz, «(…) inspecionaram todo o navio à laia de espiar, assim como os outros dois navios principais, prometendo-nos grandes coisas.»[483]

No dia seguinte, Cornelis de Houtman foi a terra com alguns fidalgos pedir a confirmação do tratado, o que veio a acontecer. O primeiro tratado firmado entre os holandeses e o governador, Ki Patih Djajanagara teve, portanto, a data de 3 de julho, após um contrato preliminar de 1 de julho. Antes da assinatura, Houtman esclareceu o governador sobre a finalidade de algumas cláusulas, dos quais Lodewycvksz transcreveu só uma, onde se lê:

---

[479] Demak foi um poderoso estado islâmico de Java do Norte, integrado no sultanato de Padjang (ou Pajang) em 1568, cf. Thomaz 1994a: 544-545. Mas Juruh foi príncipe de Demak a partir de c.1588 e foi assassinado em 1604 por um dos seus filhos. Pinto 1997: 100, nota 18.

[480] Depois da queda de Padjang, em 1586, este sultão refugiou-se com a sua família em Malaca. Lodewycksz, *De Eerste Schipvaart*, p. 80, nota 9.

[481] Por este motivo, os portugueses de Bantam davam-lhe o título de imperador. Para efeitos de coerência com a fonte, manter-se-á esta nomenclatura no corpo do texto da dissertação.

[482] Lodewycksz, *De Eerste Schipvaart*, p. 80.

[483] Lodewycksz, *De Eerste Schipvaart*, p. 80.

«(…) que se deveriam manter leais um ao outro e, assim, se alguém quisesse atacar um deles o outro deveria considerar essa pessoa como um inimigo comum e portanto fazer-lhe frente e rechaça-lo.»[484]

Parece, pois, ter sido não só um tratado comercial mas também uma aliança defensiva e de não-agressão mútua, que o governador assinou «com honra», como Lodewycksz sublinhou. Levanta-se neste momento a questão de qual seria a intenção do autor em incluir esta cláusula no seu relato, pois foi a única mencionada. Admite-se que possa ter sido adicionada posteriormente, pois justificaria a atitude que mais tarde Houtman viria a ter para com o governador. O holandês viria a acusar o governador de desrespeitar a aliança e, quando se sentiu «enganado», o seu impulso em retaliar teve consequências negativas importantes para o sucesso da expedição.[485] Em todo o caso, após a imediata assinatura do tratado, o governador cumpriu a sua parte, como se verá a seguir.

6.2. As intrigas políticas. A ratificação do tratado

A 4 de julho, os holandeses foram convidados pelo imperador para o visitarem na sua residência, fora da cidade,[486]onde os esperava um banquete de frutos e compotas javanesas. Ali encontraram também os portugueses, que lhes reiteraram a sua amizade e, no final do banquete, os acompanharam à cidade e convidaram para a sua casa. Os holandeses não se fizeram rogados: foram recebidos com mais uma saborosa refeição, só regressando a bordo ao final do dia.

Nos dias subsequentes, vieram a bordo muitos senhores e também mercadores que lhes pretendiam vender pimenta. Os holandeses, contudo, preferiram adiar a aquisição e esperar até à próxima colheita. Fizeram-no a conselho de alguém, não especificado por Lodewycksz. No dia 5 à noite subiu a bordo o *Quilin Panjan* que os avisou, em nome do governador que, sob o disfarce de uma visita, deveriam esperar um ataque do imperador porque «os Portugueses para tal o tinham comprado».[487] Na tarde do dia 6, receberam de novo aviso do governador, desta feita sobre um burburinho que corria na cidade. Na verdade, haviam-se formado dois partidos entre a população, um a

---

[484] «*dat zy den anderen vast ende trouw souden blyven, ende soo yemandt den eenen wilde overvallen, dat hy als den ghemeynen vyandt dien uyt ghesaemder handt souden wederstaen ende verdryven*». Lodewycksz, *De Eerste Schipvaart*, p. 81.

[485] Sobre este assunto cf. *infra* o capítulo 5, ponto 6.3.

[486] Não era permitido ao imperador residir dentro da cidade.

[487] «*dat hem de Portugesen daer toe hadden onghecocht*»,.Lodewycksz, *De Eerste Schipvaart*, p. 81.

favor e outro contra um ataque aos holandeses. Mediante esta notícia, Cornelis de Houtman mandou um homem a casa do *Xabandar*. Este enviado encontrou 60 armas prontas a ser utilizadas, o que o alarmou. Contudo, o *Xabandar* assegurou-lhe que as armas se encontravam em sua casa para expulsar o imperador da cidade, porque receavam fazê-lo seu senhor. Também o avisou que, os holandeses se deviam acautelar, porque o imperador tinha muitos partidários e tinha enviado palavra aos nobres para lhe concederem homens a fim de poder levar avante a sua ofensiva. Na realidade o que os nobres desejavam, segundo o *Xabandar*, era não tomar parte na contenda, mas não podiam recusar. Por seu lado, o imperador, por causa das promessas dos portugueses e do saque que se encontrava a bordo, estava convencido a atacá-los.

No dia 7, os holandeses enviaram dois representantes seus a terra para falarem com o governador e, em particular, com o imperador, para os dissuadir de atentarem contra os navios. Argumentaram que não deviam acreditar nos portugueses, «porque estes só pensavam no seu proveito próprio, para que mais nenhuma nação ali pudesse traficar».[488] Os holandeses culpavam os portugueses de os difamarem, fazendo crer que eram corsários ou ingleses. Houtman e os seus temiam ser tomados por ingleses, o pior dos cenários, depois dos ataques corsários de James Lancaster de 1592. Em resumo, queriam um entendimento sólido sobre o trato, pois que tinham vindo com a intenção de negociar honestamente. O imperador Mas Juruh enviou as suas desculpas e uma mensagem de amizade a bordo e, a 11 de julho, partiu para Jacarta.[489] Apesar do seu pedido de desculpas, Lodewycks afirma que, a bordo do *Mauritius*, se tinha conhecimento que os portugueses lhe tinham cedido 4000 reais, pólvora e munições.[490]

A 12 de julho, três homens da expedição de Cornelis de Houtman foram novamente enviados a terra para tentar renegociar o tratado. Encontraram-se com o *Xabandar* e regressaram com ele a bordo, já que este se oferecera como refém enquanto Houtman se encontrasse em terra com o governador Ki Patih Djajanagara. Contudo, os holandeses não aceitaram esta solução, ficando o filho mais velho do *Xabandar* como

[488] «*datse doch de Portugesen niet in souden gheloven, die haer daer toe waren radende om haer eyghen profijt, op dat gheen andere natie van de quartieren aldaer tot gheene handelinghe souden connen gheraken*», Lodewycksz, *De Eerste Schipvaart*, p. 82.
[489] Lodewycksz esclarece que Jacarta ficava situada a 10 milhas de *Bantam* e que, erradamente, tinha sido nomeada por eles *Sunda Calapa*. *Sunda* era o porto de Bantam, na parte oeste de Java, onde cresce a pimenta. Lodewycksz, *De Eerste Schipvaart*, p. 83.
[490] Lodewyckzs, *De Eerste Schipvaart*, p. 83.

refém. Cornelis de Houtman e Reynier Verhel[491] foram a terra com o *Xabandar* e chegados junto do governador renovaram os seus propósitos de:

«(…) assistir o governador e o seu povo tanto quanto possível e de traficar e comerciar com honestidade e assim também prometeu o Governador de os ajudar contra todos os seus inimigos, até mesmo contra o próprio Imperador, se este ainda lhes quisesse opor qualquer resistência, e assim se despediram.»[492]

Esta foi, portanto, a primeira ratificação do tratado negociada entre os holandeses e os bantaneses, após a sua assinatura a 3 de julho.

Nestas passagens do relato, Lodewycksz dá-nos a conhecer o panorama político de Bantam e como os portugueses jogavam com as relações de forças aí instaladas em defesa dos seus interesses. Tinham a seu favor o longo contacto com as populações da Insulíndia, conhecendo as suas sociedades, organização política e os seus jogos de poder. Tudo indica que os holandeses se ressentiram da sua influência, pois insistem frequentemente na ideia de que pretendiam conduzir o comércio de forma honesta, questionando-se por que razão os portugueses, que insinuavam ser traiçoeiros, os não deixavam negociar em paz. Contudo, parece evidente que os holandeses procuravam para si uma posição de privilégio através da assinatura de tratados, que excluíssem os portugueses e todos os outros negociantes de acederem ao tráfico das especiarias, como até aí. Pareciam confiar quase em absoluto nos javaneses, ignorando o aviso que Linschoten lhes tinha feito. Ao contrário dos malaios, Linschoten considerava os javaneses um povo «muito cruel e obstinado de carácter»[493], dando portanto a entender que haveria que ter algum cuidado. Do relato de Lodewycksz ficamos a saber que alguns bantaneses procuravam manipular os holandeses contra os portugueses. Tentavam deliberadamente instigar um conflito, com o possível objetivo de fazer partir os portugueses pela força, ou simplesmente pelo receio de uma potência militarmente mais forte, e daí retirar dividendos comerciais e políticos junto dos presumíveis vencedores. A esta altura do relato, a iminência de ataques de parte a parte estava debelada, mas veremos que a tensão não diminuíra e que a conflitualidade iria recrudescer.

[491] N.T.Também por vezes grafado Van Hell, capitão do *Amsterdam*.
[492] Lodewycksz, *De Eerste Schipvaart*, p. 84.
[493] Linschoten, *Itinerário, Viagem ou navegação*, p. 119.

6.3. Situações de conflito. A renovação da aliança

A 14 de julho morreu o feitor do capitão de Malaca,[494] que segundo Lodewycksz era uma pessoa muito influente e consensual. Nessa data foi dado aos holandeses uma *Loge* (do português Loja) a oeste da cidade para a compra e venda de mercadorias, onde também traficavam os chineses e os portugueses. Lodewycksz explica que ali se vendia diariamente muita pimenta a diversas nações, entre estas os chineses, que arrematavam a maior quantidade. Como estavam à espera da nova colheita, cuja pimenta parecia de muito boa qualidade, os holandeses entenderam adiar a sua compra. No entanto, outros mercadores aconselhavam-nos a comprar, entre eles um português chamado Pedro de Ataíde.[495] Este seria um piloto muito experiente, conhecedor de toda a costa e ilhas das Índias Orientais, de que tinha feito alguns mapas. Como se tivesse disponibilizado para partilhar os seus conhecimentos com os holandeses, Lodewycksz comentou esperar aprender dele muitas coisas[496] e que, não fosse ter morrido tão precocemente, poderia ter ficado a saber por seu intermédio, mais «segredos» sobre as terras das Índias Orientais do que pelos javaneses.[497]

A 28, Lodewyckz foi a terra e deu conta no seu relato que os holandeses se deslocavam todos os dias ao grande mercado (Bazar) para comprarem pimenta, mas que os seus superiores lhes pediam para esperar. Os portugueses, que, segundo a sua expressão, «(…) entretanto não dormiam, andavam todos os dias pendurados nos ouvidos do governador a dizer que os holandeses vinham a terra todos os dias para espiar, e que não tinham vontade de comprar, como se via ».[498]

Como consequência destas insinuações, instalou-se alguma desconfiança no espírito do governador. Por seu turno, os holandeses afirmavam que este se deixava corromper por largas somas de dinheiro dadas pelos portugueses, assim como outros senhores de Bantam se deixavam corromper por promessas. Pedro de Ataíde visitava

---

[494] Feitor de Francisco da Silva Menezes. Lodewycksz, *De Eerste Schipvaart*, p. 85, nota 25.

[495] N. T. No diário, normalmente grafado Pedro de Tayda e Taydo. Provavelmente Pedro de Atayde ou d'Atayde. Doravante mencionado no corpo do texto desta dissertação como Pedro de Ataíde.
Nascido em Malaca. Lodewycksz, *De Eerste Schipvaart*, p. 86, nota 27.

[496] «*Desen Portugies was een seer vermaert Stuerman bedreven op alle de Costen ende Eylanden van Oost Indien, waer van hy eenighe Caerten hadden ghemaeckt, die hy ons toe seyde te laten sien, waer deur wy verhoopten noch veel van hem te verstaen*.», Lodewycksz, *De Eerste Schipvaart*, p. 86.

[497] «*Ende also wy daghelijcks veel uyt Pedro de Taydo verstaen conden van tghene daer passeerde, continuelijck tot onse huyse comende om vriendschap te onderhouden, oock hoe hy langer int leven ghebleven hadde, hoet apparent was, meerder secreten van Oost-Indien landen van hem souden connen verstaen, ende dat de Javanen niet en souden connen*.», Lodewycksz, *De Eerste Schipvaart*, p. 87.

[498] Lodewycksz, *De Eerste Schipvaart*, p. 86.

diariamente a loja dos holandeses, e contando-lhes o que se estava a passar. Em última instância, esta relação de amizade com os holandeses ditou a sentença de morte do piloto. A fazer fé em Lodewycksz, o governador terá consentido no seu assassinato, a instâncias dos portugueses. Foi feita uma primeira tentativa a 15 de agosto, onde só foi ferido, mas, no dia seguinte, encontrando-o a dormir, mataram-no.[499] A expedição de Houtman teve conhecimento do assassinato por meio de um escravo alforriado de Pedro de Ataíde, de nome António Silveira, que chegou a bordo juntamente com uma nova advertência de um possível ataque conjunto do governador e do imperador contra os navios holandeses. Escusado será dizer que esta investida rompia com as disposições do tratado, que previa o pacto de não-agressão aos holandeses por parte do governador, e a sua aliança com estes contra inimigos comuns.

As entradas seguintes no diário de Lodewycksz não são cronologicamente sequenciais, tornando o relato algo confuso. No essencial, os acontecimentos mais importantes dão-se a partir de 24 de agosto. Nessa data, as autoridades bantanesas deram carta-branca aos portugueses para carregarem dois juncos de especiarias, a um preço por eles acordado, sem os holandeses disso saberem. No dia seguinte, Cornelis de Houtman mandou enviar para bordo 21 sacos de pimenta que tinham comprado no Bazar, e deslocou-se ao palácio do governador para exprimir o seu desagrado. Argumentou que se tinham quebrado as regras do tratado, segundo o qual os holandeses tinham o direito preferencial de compra. Houtman teria dito ao governador que:

«(…) não era digno de um príncipe faltar dessa forma à sua palavra, e outras palavras do género, que quanto mais o tempo passava mais alto se tornava o tom, que ameaçou o Governador que não pagaria, que haveria de chegar à cidade e abrir fogo, e que levaria os juncos que estavam no porto, e muitas outras palavras duras ».[500]

Pontanus também corroborou[501] a atitude muito agressiva que Cornelis de Houtman tomou durante este encontro. Mesmo estando alerta para o perigo, Cornelis de Houtman[502] foi a terra no dia seguinte com sete companheiros, entre os quais se encontrava Lodewycksz e, na sequência dos acontecimentos do dia anterior, foram feitos prisioneiros.[503]

---

[499] Lodewycksz, *De Eerste Schipvaart*, p. 87.
[500] Lodewycksz, *De Eerste Schipvaart*, p. 88.
[501] Baseado no diário desaparecido do imediato do *Hollandia*, Jan Jansz Kaerel den Jonge. Lodewyckzs, *De Eerste Schipvaart*, 94, nota 13.
[502] Esta foi a última vez que Lodewycksz escreveu o nome do capitão, doravante nomeando-o pelo título.
[503] Lodewycksz, *De Eerste Schipvaart*, p.89.

No dia seguinte, o governador enviou o seu intérprete com nove escravos a bordo do *Mauritius.* Iam incumbidos de informar os neerlandeses que, o seu capitão seria mantido preso até os dois juncos portugueses, carregados de cravo e aparelhados para partirem para Malaca, saíssem do porto. O governador temia um ataque holandês e o confisco daqueles dois juncos. Em retaliação, os holandeses aprisionaram por sua vez o intérprete e os escravos. O governador mandou então dizer que, se o intérprete não fosse libertado até ao anoitecer, que «nos matava» (Lodewycksz encontrava-se ainda entre os prisioneiros). Os dois juncos seguiram de facto para Malaca, tendo também embarcado o feitor Francisco de Marees, provavelmente Mariz, [504]de quem Lodewycksz afirma não esperarem facilidades.

Seguiu-se uma troca de correspondência até 5 de setembro, para tentar alcançar tréguas. Rouffaer e Ijzerman esclarecem-nos que estes acontecimentos estão muito mal documentados em todas as fontes. [505] De facto, também no relato de Lodewycksz só existe uma página e meia sobre este assunto, o que se pode prender com o facto de Lodewycksz não ter seguido todo o processo, por estar entre os prisioneiros em terra. Também se pode dar o caso de o narrador não julgar esta passagem digna de nota, pois não servia o propósito do relato. Esta provou contudo ser uma fase determinante da presença dos holandeses em Bantam, que decretaria o insucesso comercial da Primeira Viagem e, quiçá, das futuras relações entre as Províncias Unidas e Bantam. Apesar da Segunda Viagem também aí vir a aportar, a escolha de Bantam para a instalação de um posto avançado neerlandês, como sabemos, não se veio a verificar, tendo-se escolhido Jacarta.

A 5 ou a 6 de setembro, tendo o conselho de capitães constatado que de terra não vinha nenhuma conclusão, a pinaça encetou as hostilidades. Lodewycksz, que ainda estava prisioneiro, ouviu-a disparar contra a cidade. Nesta altura, o governador mandou buscar os outros holandeses que ainda estavam na loja e levou-os para um local onde deveriam ser executados, mas tal não aconteceu. A pinaça disparou contra um fuste javanês que se encontrava aparelhado no porto, tendo sido por sua vez alvo de disparos, ao que a pinaça abriu fogo novamente, desta vez sobre a cidade, prolongando-se as escaramuças até de madrugada. Mas como isso não acelerasse o processo da libertação dos prisioneiros, os tiros de parte a parte cessaram. A 13 morreu o piloto Pieter Dircksz

---

[504] Segundo o texto em latim de Pontanus (1611), Franciscus, Maresius Lusitanus, feitor do capitão de Malaca. Lodewycksz, *De Eerste Schipvaart*, p. 94, nota 13.
[505] Lodewycksz, *De Eerste Schipvaart*, p. 95, nota 13.

Keyser, que era um piloto experiente,[506] não se percebendo no relato se em consequência dos disparos ou por outras razões. Como a água a bordo tivesse acabado, a frota levantou ferro até à costa de Samatra, regressando a Bantam a 1 de outubro.Com o regresso da frota, e depois de trocadas muitas missivas, fixaram-se finalmente os termos do entendimento entre os holandeses e o governador: os quatro holandeses cativos [507] seriam libertados mediante o pagamento de um resgate e que:

«(…) de imediato se faria um novo tratado e aliança e prosseguir-se-ia com o comércio, o que aconteceu».[508]

A 11 de outubro foi, portanto, renovado o tratado de 3 de julho, após uma primeira ratificação com a data de 12 de julho. No dia seguinte compraram pimenta, e o negócio continuou amigavelmente até dia 24. Nessa altura chegou um enviado de Malaca,[509]que segundo Lodewycksz:

«(…) trouxe consigo 10000 Reais de oito (assim nos disseram) e outras belas coisas, que deram por presente ao Governador, para nos proibir de traficar, o que aconteceu: o Governador mandou-nos dizer que não era do consentimento dos nobres que ali continuássemos a traficar, e fomos falar com dois capitães de dois juncos carregados da noz-moscada e maça, que pertenciam a Ivartan, para comprar a sua carga, e quase que acordamos um preço, do que o Governador tomou conhecimento, e os proibiu de nos vender».[510]

Diz-nos Lodewycksz que se deram conta que, a partir desta altura, seria muito difícil voltar a traficar em paz.[511] Mandaram tornar a bordo os companheiros, que também tinham sido avisados pelo *Xabandar* que seria melhor retornarem aos navios e nunca mais voltar a terra, onde podiam ser mais uma vez feitos prisioneiros e entregues aos portugueses. Levaram o que podiam da loja, deitaram fogo ao resto e partiram para bordo. Ao sair do porto de Bantam, ainda se envolveram em confrontos, de que resultou a morte de três portugueses e um holandês, assim como de alguns javaneses. A um de

---

[506] Como visto anteriormente, este seria um dos prováveis pilotos que teria em seu poder o *Reys-gheschrift* , ou Roteiro, de Linschoten.
[507] A esta altura eram quatro os holandeses ainda presos em Bantam. Não sabemos se Cornelis de Houtman estaria entre eles, mas de certeza ainda Lodewycksz. «*Wy die ghevangen waren*»: «nós que estávamos presos», Lodewycksz, *De Eerste Schipvaart*, p. 94.
[508] «(…) *van ghelijcken een niuew verbont ende alliantie soude maken, ende blijven handelen, welck alles alsoo geschiet is*», Lodewycksz, *De Eerste Schipvaart*, p. 95.
[509] A identidade da pessoa não está identificada na fonte. Poderia tratar de Afonso Vicente, que foi enviado em 1600 a Achém. Pinto 1997: 111; Lobato 1999: 341.
[510] Lodewycksz, *De Eerste Schipvaart,* p. 96.
[511] «(…) *so dattet geen hope meer was, om yets meer van daen met vrientschap te kryghen*», Lodewycksz, *De Eerste Schipvaart*, p.96.

novembro levantaram definitivamente ferro e ancoraram nas ilhas de *Pulo Dua*, onde os habitantes lhes disseram que eram inimigos dos de Bantam. Aí permaneceram até 6 de novembro, sabendo que já não poderiam retornar a Bantam, pois se encontrava no seu porto uma armada preparada para os enfrentar, caso voltassem. Nesse dia, reuniram-se os capitães dos navios para decidir se haveriam de regressar a casa ou prosseguir viagem para as Molucas. Auscultadas as sensibilidades, constatou-se que os capitães desejavam continuar a viagem, mas os pilotos eram de opinião contrária, desejando o regresso à Holanda.[512]

No final de outubro, Lodewycksz fez um interregno no seu relato para nos dar um rol impressionante de informações sobre a região.[513] Descreveu a origem dos javaneses e das suas cidades, bem assim como a geografia da ilha e dos arquipélagos das Molucas e Banda, reportando onde se encontrava a pimenta e outros tráficos. Também descreveu em pormenor a cidade e o porto de Jacarta, dizendo que era um sítio muito bom para aguadas para quem quisesse prosseguir viagem para as ilhas no Índico Oeste. Refere que, «(…) a costa este de Java perto de Jacarta também é boa para a pimenta, e que os portugueses também a poderiam comprar aí, mas que não é um bom negócio levá-la para Cochim, pelo que preferem aí comprar outras drogas, cravo, noz-moscada, maça e sândalo. (…) são os chineses os principais compradores de pimenta em Jacarta».[514]

No capítulo 20 descreveu a cidade e o porto de Bantam, [515] explicando no capítulo 21 os tráficos que aí se faziam, dando conta da proveniência dos produtos e respetivos preços. Contra todas as expectativas, após os acontecimentos que tinha acabado de vivenciar, Lodewycksz dedicou dois capítulos a esta cidade, que contemplam indicações sobre o modo como os holandeses aí se poderiam instalar. Teria sido instruído para dar notícia de um local para a construção de um posto avançado neerlandês em Java? As informações que transmite indicam nesse sentido e a sua escolha teria recaído em Bantam, por ter sido o porto que melhor conheceu durante a sua estada em Java. Deu a entender aos holandeses que poderiam construir nesta cidade, sem grandes custos, uma fortaleza, «sterckte fortresse», [516] e desta forma comprar antes

[512] Lodewycksz, *De Eerste Schipvaart,* p.160.
[513] Lodewycksz, *De Eerste Schipvaart,* pp. 99-157.
[514] Lodewycksz, *De Eerste Schipvaart,* p. 105.
[515] Lodewyckzs, *De Eerste Schipvaart,* pp. 105-109.
[516] Lodewycksz, *De Eerste Schipvaart,* p. 109.

dos portugueses as especiarias,[517] tendo para isso descrito o local apropriado para a sua construção. [518]

No capítulo 22 e 23 volta ao tema da religião dos javaneses, da sua língua e das suas hierarquias sociais e políticas. No capítulo 24 foca as armas e o modo de fazer a guerra dos javaneses. Nos capítulos seguintes descreveu a forma de negociar em Bantam, as cartas de comércio e as obrigações, onde os comerciantes viviam e negociavam e iniciou o relato das nações que traficavam em Bantam, dos chineses, com a sua religião e costumes, aos portugueses. E assim sucessivamente, descrevendo os agricultores, construtores e os escravos de Java, os tipos de embarcações que se encontram nos seus portos e onde eram feitos, os animais de Java e outras ilhas, as árvores, frutas e plantas de Java e Samatra, relatos minuciosos e exaustivos, profusamente ilustrados com vinte e nove gravuras.[519]

7. Os acontecimentos depois de Bantam

A 6 de novembro, a frota largou âncora na baía do rio *Tanjunjava*, que ficava entre Bantam e Jacarta. A 11 de novembro chegou um *parau* de Bantam, que segundo Lodewycksz, a pretexto de lhes querer vender porcelana e outros tráficos, os vinha espiar e tentar saber da sua resolução,[520] ou seja, se seguiriam para as Molucas ou se regressavam à Holanda. A 12 de novembro o conselho de capitães reuniu-se e decidiram navegar para Jacarta, com a finalidade de ir a terra tentar comprar mais algumas especiarias. Aí chegados, receberam a visita do *Xabandar* desta cidade, que era falava português e os recebeu muito bem.[521]

Lodewycksz descreve Jacarta como sendo uma grande cidade, cercada por uma paliçada e muito rica em frutos e peixe. Mas como não lograram traficar, a 17 do mesmo mês levantaram âncora para o extremo oriental de Java, tentando sempre negociar em especiarias, sem sucesso. Navegaram ao longo da costa, o que provou ser uma viagem perigosa devido às muitas ilhas e baixios, tendo o *Amsterdam* ficado preso num desses baixios e a partir daí começou a navegar com dificuldades. Durante esse

---

[517] «*aleer de Portugiesen daer in versien*». Lodewycksz, *De Eerste Schipvaart*, p. 109.
[518] Na sequência da Segunda Viagem à Insulíndia, em que os navios de Van Neck e Van Warwyck chegaram às Molucas, e que constituiu um enorme sucesso comercial, os holandeses construíram a primeira fortaleza em Amboíno em 1600, e só em 1619 fizeram construir uma fortaleza em Java, em Jacarta, então batizada Batávia.
[519] Cf. o apêndice iconográfico, mapa nº 3.
[520] Lodewycksz, *De Eerste Schipvaart*, p. 161.
[521] Lodewycksz, *De Eerste Schipvaart*, p. 163.

tempo houve várias reuniões para tentar chegar a acordo sobre o rumo a seguir. As posições extremavam-se: de um lado, os capitães pretendiam seguir a viagem até às Molucas e, do outro, os pilotos que, pela dificuldade do trajeto,[522] pretendiam regressar a casa via Samatra e aí comprar mais pimenta. De facto, Linschoten tinha-os avisado para esses perigos:

«(…) as ilhas onde nascem (a noz-moscada), principalmente Banda, são terras insalubres, assim como as ilhas Molucas. Morrem muitos dos que lá comerceiam, passando grandes perigos de doenças e de vida. Não obstante, os grandes lucros levam-nos a aceitar esta viagem».[523]

E também,«(…) de Malaca se navega para as ilhas Molucas, Banda e Amboíno, onde os portugueses têm as suas fortalezas e capitães e fazem os seus tratos. A rota é a seguinte: de Malaca 100 léguas na direção sueste quarta a sul, por entre muitas ilhas e baixios, de maneira que se deve ancorar todas as noites para evitar o perigo dos baixios, que existem na maior parte do caminho até à Molucas».[524]

Os pilotos holandeses poderiam também ter recebido a informação sobre a perigosidade do trajeto por Pedro de Ataíde, ou pelo piloto guzarate Abdul,[525] que os acompanhava desde *Tanjunjava*. Seja como for, estavam decididos a ir contra a vontade do capitão e a não empreender mais esta viagem.

Como não se entendessem, a frota navegou sem rumo definido a partir de 2 de dezembro, ao longo da costa de Java e Bali. A 7 de dezembro sofreram um ataque da frota bantanesa, que os tinha seguido desde Jacarta, em que o capitão e o piloto do *Amsterdam* morreram, bem assim como muitos membros da tripulação deste navio. Para além disso, também se envolveram em confrontos em diversos pontos da costa, maioritariamente devido à falta de tato em negociar e por desconhecimento dos costumes locais.[526] Entretanto, as clivagens entre os pilotos e os capitães acentuaram-se, não se conseguindo tomar uma decisão final do rumo a tomar ainda por algum tempo. Só depois de Mollenaer, um dos pilotos a bordo do *Mauritius*, onde Houtman era comandante, ter morrido subitamente a 25 de dezembro, é que se tomou a decisão de queimar o *Amsterdam* e retornar à Holanda.

---

[522] Sobre a costa este de Java, «*om dattet periculous by nachte aldaer om te seylen is*»: «porque aí é perigoso navegar de noite». Lodewycks, *De Eerste Schipvaart*, p. 164.
[523] Linschoten, *Itinerário, Viagem ou navegação*, p. 239.
[524] Linschoten, *Itinerário, Viagem ou* navegação, p. 118.
[525] Lodewycksz, *De Eerste Schipvaart*, p. 160.
[526] Lodewycksz, *De Eerste Schipvaart*, p. 169.

Sabemos que surgiu a bordo do *Mauritius* a suspeita que Mollenaer tivesse sido envenenado por Cornelis de Houtman.[527] Lodewycksz escolheu não aprofundar os acontecimentos em que o carácter do comandante da expedição poderia ser posto em causa e não passou juízos de valor, mas o que deixa entrever nos seus comentários é suficiente para sublinhar esta suspeita. Rouffaer e Ijzerman, tal como noutros episódios, socorreram-se de outras fontes para traçarem um perfil quiçá mais apurado do capitão. Surge-nos cada vez mais uma pessoa com dificuldades em lidar com situações contrárias à sua vontade pessoal, de temperamento belicoso e agressivo, por várias vezes demonstrado neste relato

A 27 de dezembro, os tripulantes começaram a preparar o navio *Amsterdam* para o abandonarem, o que demorou até 11 de janeiro de 1597, e depois lançaram-lhe fogo na ilha *le Bock*, perto de *Madura*, entre a costa javanesa e Bali. Esta terá sido uma ação muito dispendiosa para a companhia, comenta Lodewycksz.[528]

Devido a ventos fortes, contra os quais não conseguiram bolinar, ficaram retidos em Bali durante algum tempo. Permaneceram nesta ilha de 27 de dezembro de 1597 a 20 de fevereiro de 1598, descansaram e reabasteceram de água e víveres, o suficiente para empreenderem a viagem de regresso. Como de costume, Lodewycksz fez em relato minucioso da ilha e dos seus habitantes.[529] Para as conversações com as populações locais, fizeram uso de um intérprete, um escravo português chamado João, que trouxeram de Bantam. [530]

Finalmente, a 21 de fevereiro, partiram para a viagem de retorno, levando a bordo oito asiáticos. Eram estes o piloto guzarate, de nome Abdul,[531] um chinês possivelmente morador de Bantam, João, o escravo mestiço português originário de Malaca, Laurens e Madagáscar, os dois rapazes capturados na baía de S. Agostinho em Madagáscar a 26 de Outubro de 1595, dois indianos do Malabar, provavelmente também moradores em Bantam, e um rapaz com cerca de oito anos de Jacarta.[532]

---

[527] Lodewycksz, *De Eerste Schipvaart*, p.178, nota 19.
[528] Lodewycksz, *De Eerste Schipvaart*, p. 178.
[529] Lodewycksz, *De Eerste Schipvaart*, pp. 197-203.
[530] Lodewycksz, *De Eerste Schipvaart*, p. 193, nota 12.
[531] Este piloto não só completou a viagem até à Holanda, como retornou a Java com a Segunda Viagem sob as ordens de Jacob Van Neck, onde também foi usado como língua por dominar o bantanês, o malaio e o português. Lodewycksz, *De Eerste Schipvaart*, p. 160, nota 9.
[532] Lodewycksz, *De Eerste Schipvaart*, p. 203, nota 3.

8. A viagem de retorno

Lodewycksz não dá conta da rota que tomaram na viagem de regresso, mas segundo o mapa elaborado após a conclusão da viagem, torna-se claro que tomaram o curso em direção ao sul Madagáscar.[533]

A 24 de abril avistaram *Terra do Natal*,[534], na costa este da África do Sul. A 7 de maio passaram o cabo da Boa Esperança, não sem dificuldades, pois o *Mauritius* metia água em vários sítios, devido às escaramuças em que tinha estado envolvido em Java. Além do mais, as correntes de sudoeste eram fortíssimas e ainda sobreveio uma tempestade, de modo que se separaram do *Hollandia*. Enquanto o *Hollandia* navegou sozinho, avistou a 16 de maio duas velas francesas de pequeno porte, a uma latitude de 22º e 50 minutos, mas não os saudaram, por terem receio.[535] Entretanto, o *Mauritius* e a *Duyfken* seguiram a rota noroeste e noroeste, oeste até dia 23. Depois seguiram uma rota de sudoeste até que, no dia 25 de maio, chegaram à vista da ilha de Sta. Helena.[536]

Lodewycksz elucidou-nos que as naus portuguesas tinham por hábito ancorar a Sta. Helena para se abastecerem de mantimentos, apesar de ninguém lá viver por imposição do rei de Portugal e Espanha.[537] Comentou que era pena só estar gente em Sta. Helena quando os portugueses aí arribavam, pois havia víveres e água para muitos mais navios e era um sítio muito aprazível para os navegantes das Índias Orientais descansarem de tão difíceis viagens. Quando os portugueses a descobriram, não existiam na ilha nem frutas nem animais, só água doce que se despenhava da montanha num vale e daí para o mar, e que os portugueses usavam para as suas aguadas. Lodewycks comenta que nesse vale havia tanta abundância de aves e animais que se podiam «caçar à pedrada»[538] A ilha era muito rica em laranjas, limões, limas, cabras, porcos, muitas aves, tais como galinhas bravas, perdizes e codornizes e a sua costa possuía abundância de peixe. Tinha ervas aromáticas muito saudáveis, mas não tinha árvores, senão daquelas cuja madeira servia para queimar. Também era muito seca em alguns sítios e tinha enxofre. A existência de uma praia com sal era muito conveniente para salgar peixe, cabras e carne de porco para levar em viagem.

---

[533] Cf. o apêndice iconográfico, mapa nº 4
[534] N. T. Terra do Natal em português no original no diário.
[535] «*overmidts zy bevreest waren*», Lodewycksz, *De Eerste Schipvaart*, p.207.
[536] Descoberta pela frota de João da Nova na viagem de retorno da Índia, a 21 de maio de 1502.
[537] Lodewycksz, *De Eerste Schipvaart*, p. 206.
[538] Lodewycksz, *De Eerste Schipvaart*, p. 206.

De facto, a frota da Primeira Viagem não chegou a arribar a Santa Helena. Depreende-se que esta descrição tenha como base o relato de Linschoten, pois é quase uma transcrição do que consta no *Itinerário*.[539]. O texto de Lodewycksz é, aliás, algo confuso, pois socorre-se do *Itinerário* para a descrição de Santa Helena,[540] enquanto simultaneamente nos vai informando do que realmente aconteceu à sua chegada à ilha, como se segue:

A 26 de maio, seguindo uma rota oeste e norte, noroeste, o *Mauritius* navegava com a pinaça à frente quando entraram numa baía e encontraram três naus portuguesas.[541] Ao ver as naus, a pinaça deu um tiro de advertência, de que não era aconselhável acercarem-se mais, «o que nos entristeceu»,[542] como escreveu Lodewycksz. A maior parte das tripulações encontrava-se em terra a tratar do abastecimento das naus e assim que os portugueses depararam com os holandeses, ordenaram apressadamente que as tripulações retomassem os seus postos. Os holandeses convocaram o conselho de bordo [do *Mauritius*][543] e resolveram partir. Quando já se afastavam da baía, uma vela acercou-se e verificaram tratar-se do *Hollandia*, o que os deixou muito felizes pelo reencontro e a saudaram com uma salva. Conta-nos Lodewycksz, que a 24 de maio, já perto de Sta. Helena, o *Hollandia* fora avistado por uma outra nau portuguesa[544] que seguia à sua frente e esperou por eles. Não esperando que se tratasse de um navio estranho, visto ali só habitualmente acostarem portugueses, hasteou a bandeira de paz (branca) no alto do mastro para os receber. No entanto, ao dar-se conta que se tratava de um navio holandês, que navegava em suas águas, hasteou a «bandeira de sangue»,[545] a meio do mastro principal. A nau portuguesa disparou dois tiros, ao que o *Hollandia* respondeu com cinco e depois cada qual prosseguiu o seu curso para Sta. Helena.[546]

---

[539] Linschoten, *Itinerário, Viagem ou navegação*, p. 325 e seguintes.

[540] Durante a Segunda Viagem, em 1599, o piloto do *Zelândia*, Philips Grimmaert escreveu que a ilha possuía muito menos peixe e fruta do que descrito por Linschoten em 1589, e que só caçaram animais e aves com muito esforço. Keuning vol.1: 105.

[541] Lodewycksz faz referência a quatro naus, mas depreende-se que seriam neste momento só três, porque uma quarta entrou na baía mais tarde, junto com o *Hollandia*. Eram elas as naus São Simão, Conceição, São Filipe e a Vencimento do Monte do Carmo, que chegaram a Lisboa a 27 de agosto de 1597. Keuning vol. 1: XXV.

[542] Lodewycksz, *De Eerste Schipvaart*, p. 207.

[543] N.T. Lodewycksz encontrava-se a bordo do *Mauritius*, portanto assume-se que seria o conselho do navio-almirante.

[544] A quarta nau da frota. Poderia ser a Vencimento do Monte do Carmo**.** Murteira 2006: 67.

[545] «*de bloed-vaan*». N. T. Uma bandeira vermelha com um punho e um sabre ao meio, símbolo de força.

[546] Lodewycksz, *De Eerste Schipvaart*, p. 207.

Este foi um tipo de encontro em tudo diferente do havido com as naus portuguesas a sul de Cabo Verde, quase dois anos antes. Em primeiro lugar, os portugueses não reconheceram o direito a outros navios de aportar a Sta. Helena, que consideravam um exclusivo seu. Por outro lado, também os holandeses o reconheciam, pois ao encontrarem as naus portuguesas ancorados na baía, a *Duyfken* desaconselhou os companheiros a aí aportarem e decidiram retirar-se. Não procuraram, como na viagem de ida, iniciar qualquer tipo de aproximação aos portugueses. O receio de hostilidades é evidente, pois os portugueses mandaram regressar apressadamente as suas tripulações abordo, o que nos diz que pretendiam defender as suas naus. Este episódio permite a leitura de que, neste espaço de tempo, se tinha operado uma alteração nas espectativas comportamentais mútuas, o que se refletiu na interação entre os holandeses e os portugueses.

Prosseguindo o relato, depois de uma salva de boas vindas ao *Hollandia*, reuniu-se o conselho dos navios e, havendo ainda muita água a bordo, decidiram continuar viagem. A 17 de junho, como chegasse pó ao *Hollandia*, pensaram estar perto da ilha de St. António, em Cabo Verde. Aqui Lodewycksz fez uma breve discrição das ilhas e o que nelas se encontrava.[547] Repetiu sobre a ilha de Maio a descrição que já tinham feito na viagem de ida. Disse que está bem posicionada para nela se parar para a aguada, visto ter um riacho de água doce a leste, bem assim como galinhas bravas e cabras que se podem levar salgadas, porque o sal também abunda. Também informou que ninguém lá vivia, portanto evitavam contactos indesejáveis.[548] Explicou que na ilha de Sto. António viviam alguns portugueses, mas que se podia fazer aguada sem grandes problemas. Se tivessem que abastecer de água teriam aí aportado, mas para tal teriam que refazer a rota um pouco mais para oeste depois de passar a Linha (Equador).

A 13 de julho pensam estar perto das ilhas do Corvo e das Flores (Açores), apesar de não as verem por estar nevoeiro. A 5 de agosto entram no Canal (da Mancha). A 11 de agosto chegam finalmente ao porto de Texel, com frio e com fome, não tendo a tripulação do *Hollandia* sequer forças para descer a âncora.

[547] Lodewycksz, *De Eerste Schipvaart*, p. 208-209.

[548] «*soo datmen daer geen wederstant hebben en soude*», Lodewycksz, *De Eerste Schipvaart*, p. 209.

9. Os portugueses no relato de Lodewycksz

O capítulo 29[549] é inteiramente dedicado aos portugueses e como estes traficavam em Bantam e nas ilhas vizinhas. Por julgar de interesse para o objeto desta dissertação, segue-se a tradução deste passo capítulo na íntegra.

«Os portugueses, como é sabido de todos, negoceiam na Índia há mais de cem anos, pelo que em todos os sítios onde podem ter proveito têm as suas defesas e fortalezas, até *Tidore,* uma das ilhas de Moluco, onde nasce muito cravo, e de outras ilhas à sua volta é levado para Ambon ou Amboyna, onde igualmente cresce muito cravo e de onde todos os anos é embarcado, apesar de os habitantes serem grandes inimigos dos portugueses, continuadamente em conflito uns contra os outros. Na ilha de Timor também têm uma fortaleza, de onde levam madeira de sândalo e a vendem em muitos lugares na Índia, como seja na costa do Malabar, Negapatão, Bengala, Chatgan,[550] Pegu, Martabão, Aração, onde é muito estimado e com o qual fazem muito proveito, por se comprar em Timor um bloco por uma toalha ou bocado de pano, que vale dois reais e nos lugares descritos se vende por doze ou dezasseis reais. Os portugueses também vivem em *Panaruca*, uma cidade situada no extremo este de Java, e em Bantam, onde não têm território só fazendo, como outros negociantes, o seu trato.[551] Tiveram em tempos uma fortaleza em Ternate, que também é uma das ilhas das Molucas, tendo sido expulsos de lá há já mais de vinte anos pelo rei que agora aí rege, tendo destronado o seu pai,[552] apesar de muitas vezes terem tentado tomar esse lugar na mesma ilha, como aconteceu no ano 91, quando estiveram com os seus navios em frente ao porto para o tomarem, quando o mastro grande do barco do Almirante caiu, por causa de um disparo de um bombardeiro (nascido na Grécia), e não havendo na ilha e outras ao redor árvores de grande porte (por causa da grande seca) para poderem construir um mastro, deram por concluído o ataque esse ano. Para falar mais alargadamente das suas fortalezas, já não têm alguma nas ilhas das Índias Orientais a

[549] Lodewycksz, *De Eerste Schipvaart* , p. 125.
[550] Chittagong, a sudoeste do estuário do Ganges.
[551] Em Bantam viveriam seis ou sete portugueses, dependentes do feitor de Malaca. Lodewycksz, *De Eerste Schipvaart*, p.126, nota 3.
[552] Aqui há uma confusão por parte de Lodewycksz. O sultão Hairun foi destronado pelos portugueses a 28 de fevereiro de 1570. O seu filho, o sultão Bab Oellah, inimigo declarado dos portugueses, conquistou a fortaleza portuguesa de Ternate a 28 de dezembro de 1574; morreu c. julho de 1583 e foi sucedido pelo seu filho, o sultão Said ad-din Berkat Sjah, que regia aquando à chegada dos holandeses a Bantam e de van Warwyck a Ternate durante a Segunda Viagem, a 22 de maio de 1599. Lodewycksz, *De Eerste Schipvaart*, p. 126, nota 3. Portanto, Lodewycksz pensa terem existido dois sultões, quando de facto foram três.

este do Estreito de Malaca, e as que têm a oeste deste Estreito é em Goa, a capital, e depois em Cochim, Ormuz, Diu, Damão, Chaúl, as únicas na costa do Malabar, em Colombo Ceilão, Malaca, Macau na China e no Japão, também se encontrando noutros sítios: mas estando espalhados por toda a Índia (sentido lato), em todos os lugares onde haja proveito, como foi dito antes, fazendo o seu tráfico de um lugar para o outro com Fustes de maneira fácil. Em Bantam vivem fora como os chineses: pois nenhuma destas nações pode viver dentro da cidade. O seu negócio é aí comprarem todo o cravo, noz-moscada, maça, sândalo, pimenta longa e outras drogas que se encontram nas ilhas da Índia Oriental, que trocam por tecidos e outros produtos dos seus amos que vivem em Malaca, e que para aqui os enviam: porque são na maioria feitores do capitão e do bispo e outros. Não têm aqui igreja nem mosteiro, mas em *Panarucan* sim, pois aí vivem muitos negros que são cristãos. Vestem um par de calções à maneira da Pérsia, descalços, seguidos de escravos com um *Quitasol*, [553] para manter a sua reputação e magnificência.»[554]

É pois um relato muito completo da realidade portuguesa na ilha de Java e dos lugares onde os portugueses se encontravam instalados no Índico, que vem corroborar em alguns aspetos aquilo que já sabiam por Linschoten, e corrigir e juntar outras informações, em especial no que respeita às Molucas. Visto que um dos propósitos da *Compagnie van Verre* era chegar aos pontos de produção das especiarias, todas as indicações que poderiam aproveitar aos holandeses sobre as ilhas de onde o cravo, a maça e a noz-moscada eram originários seriam aceites de bom grado. Tal viria a ajudar à organização da Segunda Viagem.

10. Considerações sobre a Primeira Viagem. A Segunda Viagem

A Primeira Viagem não teve os resultados esperados pelos seus investidores. Em parte, devido à falta de capacidade de Cornelis de Houtman em liderar a expedição e ao relacionamento tenso que manteve com os outros capitães, imediatos e pilotos, mas também devido à inexperiência sobre as realidades politicas e comerciais na Insulíndia. Pouco depois da sua chegada a Java, os holandeses entraram em conflito com os bantaneses. Lodewycksz atribuiu estes desaires maioritariamente aos esforços dos portugueses em Bantam, que tentavam defender a sua posição comercial privilegiada. À

[553] N. T. *Quitasol* no original. Um chapéu-de-sol.
[554] Cf. o apêndice iconográfico, gravura nº 2.

chegada à Holanda, esta questão foi reforçada no relatório enviado ao príncipe Maurício de Nassau onde se dizia que,

«(…) os perigos, dificuldades e grande favoritismo que é dado aos portugueses por estas terras, por qual motivo aí não pudemos negociar.»[555]

Mas a falta de tato de Houtman levou-o também a ser mantido prisioneiro pelas autoridades, ao que o conselho de capitães holandeses optou pelo bombardeamento do porto, o que veio ainda a agravar a situação. Depois de negociações, decidiu-se pelo resgate dos cativos mas, claro, já não havia esperança de uma boa compra de pimenta. A frota partiu para Jacarta e esteve nalguns outros portos em Java, mas sem sucesso. As populações locais acolhiam-nos com desconfiança e os holandeses respondiam com ações violentas, o que levou mais tarde Anthonis Duyck (c.1560-1629), advogado e representante máximo do Conselho de Estado entre 1591 e 1602 a escrever que, «(…) não se comportaram como honrados negociantes, que aí gostariam de tornar, mas como brutos.»[556]

Houtman quis ainda navegar até às Molucas, mas devido à falta de tripulantes e à oposição dos pilotos, resolveram retornar à Holanda. A 11 de agosto de 1597 regressaram, assim, três das quatro embarcações, com 87 membros da tripulação, dos 249 que partiram.[557]

Para além deste problema ao nível das atitudes, que comprometeu a compra de pimenta em Java, a Primeira Viagem não preencheu as expectativas dos seus organizadores por outras razões, também elas relevantes. Entre elas, o tempo para a realização da viagem foi muito maior do que o expectável. Só passados 15 meses após a sua partida de Texel é que a frota chegou a Java, e quase dois anos e meio depois voltou à Holanda. Acresce ainda que, uma das maiores velas da frota teve de ser sacrificada devido à falta de tripulação. Para além disso, a carga também ficou muito aquém do que os investidores esperavam mas, mesmo assim, nunca tinham entrado tantas especiarias em Amesterdão, o que teve impacto, desde logo, no negócio em Lisboa, onde os preços desceram.[558]

No entanto, e apesar de não ter sido declarada um sucesso comercial, a viagem justificou-se, quanto mais não fosse porque provou que a navegação de navios

---

[555] «*Van de periculen, swaerigheijden ende groote parthijschap bij de Portugijen die van dese Landen bewesen, waerdeur deselue niet en hebben connen negotieren*.», Keuning Vol. 1: XXXVIII.

[556] «*Men had niet gehandeld als coopluyden met eeren, die weder souden willen commen, maar als gheweldenaers*», Keuning vol.1: XXIII.

[557] Stapel 1930: 39.

[558] Cf. Costa, Lains, Miranda 2011: 112, quadros nº 10 e 11.

holandeses para a Ásia pela rota do Cabo era possível.[559] O que não se conseguiu encontrar pelo norte foi atingido pelo sul. Como escreveu Everaert van Reyd (1550-1602),[560]

«(…) os negociantes disseram estar mesmo assim satisfeitos, que o local de Java e a fraqueza dos portugueses em aí evitar o tráfico tenha sido descoberta.»[561]

De facto, durante a sua estada na Insulíndia, os holandeses puderam constatar que a presença portuguesa no arquipélago era escassa. Apesar do seu poder ser reconhecido pelas autoridades, e por vezes receado, a verdade é que durante os oito meses que a frota da Primeira Viagem navegou pelo Índico, não encontrou uma única vela portuguesa. Anthonis Duyck concluiu que:

«(…) se enviarmos muitas velas para esta navegação, estaremos em condições de desviar muito tráfico de especiarias provenientes destas terras das mãos dos Portugueses.»[562]

Como consequência, em 1598, no ano subsequente à chegada da Primeira Viagem à Holanda, foram aparelhados 23 navios, divididos entre cinco expedições, que se destinavam a navegar para Java. No total, aprestaram-se 80 velas para navegarem para a Ásia, Índias Ocidentais, Brasil, Castelo da Mina, a costa da Guiné e ilhas de África. A origem das frotas foi tão diversa como Amesterdão, Roterdão, Zelândia e o Noordkwartier, isto é, as cidades a norte de Amesterdão, entre elas, Hoorn.

Tal como planeado pelos diretores da *Compagnie van Verre*, depois do retorno da primeira frota, imediatamente se aparelhou uma segunda. Existia na altura um outro grupo de negociantes em Amesterdão que tencionava de igual modo enviar uma frota para o Índico. Visto terem os mesmos motivos e o destino em comum, formou-se uma nova companhia que integrou os dois grupos, surgindo assim a *Oude Compagnie.*[563] Esta aparelhou uma frota de oito embarcações que partiu de Texel a 1 de maio de 1598 sob o comando de Jacob van Neck (1564-1638) e Wijbrand van Warwijck (1569-1615). Apesar de cronologicamente ter sido a quarta expedição a partir das Províncias Unidas, pois em março de 1598 já tinham saído duas expedições da Zelândia para o Índico,

---

[559] Parmentier, Davids, Everaert 2003: 11.

[560] Político, burgomestre de Arhem e representante de Gelderland nos Estados Gerais.

[561] «*De Coopluyden seyden niet-te min wel te vreden te zijn, dat de gheleghentheydt van Java ende swackheydt vande Portugiesen niet konnende de hanteringe aldaer beletten, ontdeckt was*.», Keuning vol. 1: XXIV.

[562] «*Veelen meyden, indien men dessen navigatie met veel schepen bij de hant nam, dat daerdeur wel een groote trafijcke van specerien van Portugal souden konnen op deselanden gediverteerd worden.*», Keuning vol. 1: XXIV.

[563] Witteveen 2002: 37.

ficou conhecida como a Segunda Viagem porque, efetivamente, chegou antes dos zelandeses ao seu destino, portanto em segundo lugar após a frota de Cornelis de Houtman. Esta expedição foi considerada um sucesso.

Em novembro do mesmo ano, 1598, tento escalado a ilha de Sta. Maria, na baía de Antongil em Madagáscar, as três primeiras velas de Van Neck chegaram a Bantam. Cumpriram a viagem em seis meses, menos nove meses, pois, do que levara a Primeira Viagem. As restantes cinco velas da frota fizeram escala na ilha que batizaram *Mauritius* e chegaram a Bantam um mês depois, encontrando os três primeiros navios que aí tinham aportado já parcialmente carregados. Havia por essa altura muita pimenta e outras especiarias à venda em Bantam e, sete semanas depois da chegada de Van Neck, já quatro velas se encontravam carregadas e prontas a iniciar a viagem de regresso. Os capitães decidiram nesta altura dividir a frota, o *Mauritius*, o *Hollandia*, o *Vriesland* e o *Overyssel* fizeram a viagem de retorno com a carga máxima e entraram em Texel em Julho de 1599, 14 meses depois da partida. As restantes velas continuaram viagem para as Molucas.

Sobre a Segunda Viagem foi publicado em Amesterdão em 1599 um diário intitulado *De Waarachtige Beschryving*, o Verdadeiro Relato, cujo documento original em neerlandês se perdeu, só se conhecendo as suas traduções para inglês (1599) e alemão (1600) e trechos mencionados em relatos de Everaerd van Reyd. Foi consultando estas fontes que Keuning construiu o seu texto intitulado, *De Tweede Schipvaart der Nederlanders naar Oost- Indië onder Jacob Cornelisz. van Neck en Wybrant Warwijck, 1598-1600,*[564] publicado pela Linschoten Vereeniging em 1938. Da leitura desta obra pode retirar-se algumas ilações.

Em primeiro lugar, a rapidez com que foi realizada a Segunda Viagem, que suscitou muita admiração e comentários, desde logo dos portugueses que então residiam em Amesterdão. Estes afirmaram nunca tal ter sido reportado na Carreira da Índia, e que a carga a bordo dos navios de Van Neck teria sido obra de atividades de corso a meio do caminho.[565]

Em segundo lugar, com especial relevância para o objeto desta dissertação, o carácter iminentemente político das expedições neerlandesas. Assim que os quatro

---

[564] Em tradução portuguesa: *A Segunda Viagem dos Neerlandeses para a Índia Oriental sob Jacob Cornelisz.Van Neck e Wybrant Warwijck, 1598-1600.* http://www.geheugenvannederland.nl/?/nl/items/KONB10:000000000000006P/&p=2&i=11&st=Van%20zeehelden%20en%20avonturiers:%20reisverhalen%20uit%20de%2016e%20en%2017e%20eeuw&sc=(isPartOf%20any%20%27KONB10%27)/&colcode=KONB10 (acedido a 01.03.2013).

[565] Keuning vol. 2: LXIX.

navios de Van Neck aportaram a Texel, foram enviados dois emissários ao príncipe Maurício de Nassau com as boas novas e uma carta do rei javanês,[566] assim como preciosos presentes por ele enviados. As relações diplomáticas não foram, portanto, descuradas. Sabemos do envolvimento do príncipe Maurício de Nassau na embaixada de Cornelis de Houtman ao governador de Bantam, e no relatório que lhe foi enviado após a chegada da frota a Texel e agora, pela segunda vez, menciona-se um relatório enviado ao príncipe e presentes javaneses enviados pelo rei de Java através de Van Neck. O envolvimento dos Estados Gerais nestas expedições ficou amplamente demonstrado.

Por último, as informações inerentes ao sucesso comercial desta viagem e as suas implicações. No registo de entradas da *Oude Compagnie* de 4 de agosto de 1599, encontra-se sobre estes quatro navios o seguinte registo de carga: 600.000 libras de pimenta, 250.000 libras de cravo, 20.000 libras de noz-moscada, 200 libras de maça e 100 libras de pimenta comprida,[567] mas também havia a bordo canela, porcelana e outras preciosidades. Houve várias indicações de preços até se fixar o preço final, mas sabe-se que o lucro que os diretores e participantes alcançaram excedeu todas as expectativas, pois «(…) os comerciantes deram conhecimento ter feito de uma moeda duas, e se os outros quatro barcos também retornarem da mesma forma, farão de uma, cinco.»[568]

Apesar de ser desconhecer o montante gasto com as tripulações, bem como dos outros custos da expedição, admite-se que o montante do investimento nesta Segunda Viagem tenha sido de 760 mil florins e que o retorno tenha suplantado os 400%.[569]

Na perspetiva das perdas que o embargo de Filipe III de 1598 traria às províncias da Holanda e da Zelândia, e na sequência do sucesso da Segunda Viagem, vale a pena reter um excerto de uma carta escrita pelo embaixador francês junto às Províncias Unidas, Paul de Choart de Buzanval (c. 1550-1607) ao negociante Daniel van der Meulen:

«(…) observe como os fleumáticos e pacientes holandeses, quando lhes fecham um corredor, como lhes fizeram os Espanhóis, encontram outro buraco onde se infiltrar

---

[566] A fonte não especifica qual seria o rei javanês.
[567] Keuning vol. 2: LXXXI, LXXXIII.
[568] Keuning vol. 2: LXXXIII.
[569] Witteveen 2002: 38.

e escapar. Senhor, será quase impossível pensar o quanto este feito ajuda à perseverança e boa esperança desta nação.»[570]

Para além disso, «(…) todos os que negociavam no mar estavam cheios de alegria e esperança, que o tráfico da Índia seria sacado a Lisboa, e durante longo tempo permanecesse nos Países Baixos, para melhor dispensarem navegar para Espanha.»[571]

A euforia que o sucesso da viagem provocou refletiu-se, desde logo, no reenvio para o Índico a 21 de dezembro de 1599, das mesmas quatro embarcações que, comandadas por Jacob Van Neck, haviam regressado à Holanda em julho desse ano. Desta feita, o comando da expedição foi entregue a Jacob Willekens. Por essa altura, ainda se encontravam na Insulíndia as restantes quatro embarcações da frota da Segunda Viagem.

Quando a frota da Segunda Viagem se separou à partida de Bantam, Jacob van Heemskerck (1567-1607) prosseguiu com o *Zeeland* e o *Gelderland* até Banda. Aqui permaneceram cerca de 20 homens sob as ordens de Augustijn Stalpaert van der Wiele e van Heemskerck regressou à Holanda a 19 de maio de 1600 com noz-moscada e cravo. O *Amsterdam* e o *Utrecht*, sob o comando de Warwijck, prosseguiram a viagem até às Molucas, passando às Celebes, Amboino e Ternate. [572] Aqui permaneceram alguns homens sob as ordens de Franck van der Does e a frota regressou à Holanda em setembro de 1600. Estas duas expedições demoraram mais tempo do que os seus capitães inicialmente tinham previsto, e não encontraram tantas especiarias como pensavam, mas mesmo assim trouxeram uma boa carga de pimenta, maça, cravo e noz-moscada. Todavia, o verdadeiro peso que tiveram para os interesses neerlandeses na Insulíndia reside no facto de terem dado origem a estabelecimentos nas ilhas de Lontor, Neira e Ternate[573] para que as especiarias pudessem ser compradas pelo preço mais favorável possível. Isto é, deram início a feitorias neerlandesas nas Molucas.[574]

No que respeita às consequências destas primeiras viagens holandesas, também há a considerar as suas repercussões na Inglaterra. O sucesso das expedições holandesas levou à criação de uma associação de mercadores londrina, *The Merchant Adventurers*, que, a 24 de setembro de 1599, entregou uma petição à rainha Elisabete I a pedir a sua

---

[570] *De Brieven van Buzanval aan Daniel van der Meulen 1595-1599,* J. H. Kernkamp, 1962 *in* Witteveen 2002: 39.
[571] «*Alle die ter zee handelden waren met blijdtschap ende hoope vervult, dat d'Indisce hantiering van Lissabon getrocken wierde, ende geduerich ende bestendich in Nederland soude blijven, ende dat sy de vaert op Spanien te beter souden konnen missen*.», Keuning Vol. 2: LXXIII.
[572] Witteveen 2002: 38.
[573] Keuning vol. 1: 11.
[574] Stapel 1930: 41; Pinto 1999: 161.

anuência no projeto de iniciar uma viagem para as Índias Orientais, outras ilhas e países delas próximas.[575] Neste documento lia-se especificamente que tal projeto tinha sido induzido, «(…) pelo sucesso das viagens realizadas pela Nação Holandesa e tendo sido informados que os holandeses preparam uma nova viagem para benefício da sua sociedade e do seu país.»[576] *The Merchant Adventurers* concluem que assim também se deveria fazer em Inglaterra, para «honra do país e progresso do comércio no Reino.»[577] Nesse mesmo ano a *Waarachtige Beschryving* foi traduzida para inglês.

Já em 1596, após a partida da Primeira Viagem (1595) e a publicação do *Reys-geschrift* de Linschoten (1596), tinham saído de Inglaterra três velas com destino ao Índico. Passaram Moçambique a 20 de agosto de 1597. Na sequência do recebimento desta notícia em Goa, uma frota defensiva, sob o comando de Lourenço de Brito, foi enviada para o estreito de Malaca. A armada destinava-se originalmente a combater a armada holandesa detetada em Sunda, pois o novo vice-rei D. Francisco da Gama (1565-1632) estava ciente da ameaça que o movimento dos holandeses poderia constituir para a exclusividade portuguesa nos mares do Índico.[578] Mas, entretanto, a frota holandesa já havia regressado à Europa. A armada de Lourenço de Brito, composta por dois galeões, duas galés e nove fustes, partiu de Goa a 24 de setembro de 1597 com 1500 homens,[579] para então suster o avanço dos ingleses. Uma vez chegados a Malaca, e como os navios ingleses não prosseguissem viagem para além do Cabo Camorim, ficou decidido que a armada seguiria para Sunda como expedição punitiva pelos ataques que a população de Java tinha organizado contra os portugueses e a população cristã da ilha, pouco tempo antes. Todavia, esta expedição não teve o resultado esperado. Desrespeitando o regimento, Lourenço de Brito deixou que os seus capitães tomassem arroz dos habitantes locais, assim como um navio carregado de pimenta, atividades de corso que foram notícia em Sunda e contribuíram para o levantamento popular contra os portugueses à sua chegada.[580] Em última análise, a expedição de Lourenço de Brito abriu caminho para a mudança de atitude dos bantaneses para com os holandeses,

---

[575] «*Petition to the Queen for a warrant to fit out three ships and to export bullion*.», Keuning vol.2: LXXIV.
[576] «*Induced by the successe of the viagem performed by the Duche Nacon, and being informed that the Duchemen prepare for a new viage to advaunce the trade of their native countrie (...) to benefit their commonwealthe.*», Keuning vol. 2: LXXXIV.
[577] Keuning vol. 2: LXXIV.
[578] Pinto 1997: 116-117.
[579] Keuning vol. 1: XXXIV; Pinto 1997: 116; Lobato 1999:338-340.
[580] Sobre a expedição de Lourenço de Brito e as armadas organizadas para tentar expulsar os holandeses de Sunda cf. Pinto 1997: 117 e seguintes.

aquando da chegada de Jacob Van Neck. Na ótica neerlandesa, «os portugueses não podiam ter preparado melhor o acolhimento aos seus concorrentes do que através desta expedição desastrosa, pois ainda no mesmo ano os holandeses haveriam de colher os seus frutos».[581]

[581] Keuning citando Tiele, Keuning 1938a: XXXVII.

CONCLUSÃO

Da leitura e análise do diário da Primeira Viagem neerlandesa à Ásia, e tendo como ponto de partida as questões levantadas na introdução, segue-se uma sistematização das conclusões que me foram dadas retirar.

A primeira prende-se com as motivações que terão levado os neerlandeses a encetar as viagens exploratórias à Asia. Muitos autores sugerem que os embargos filipinos tiveram um papel determinante neste processo. A própria fonte que se estudou nesta dissertação lança-nos nessa pista. Na introdução do *Teersteboek-Historie van Indien*, William Lodewycksz afirmou que, para contrariar os longos embargos dos navios, o confisco de bens e o desrespeito pelos negociantes e pilotos, em 1594 se fundou uma Companhia para navegar para as Índias Orientais, onde os neerlandeses pretendiam traficar e daí retirar benefícios, como se fazia em Espanha.[582]

Este trecho levanta, contudo, algumas dúvidas. A que embargos se refere Lodewycksz, e em que medida é que estes terão servido como justificação para a constituição da *Compangnie van Verre*? Após o embargo de 1585, houve de facto um abrandamento das ligações marítimas entre as Províncias Unidas e a Península Ibérica, mas estas foram prontamente retomadas a partir de 1590, assim que o embargo foi levantado. Como a historiografia demonstrou, a frota neerlandesa continuou a visitar os portos de Setúbal, Lisboa e Aveiro durante a maior parte da década de 1590, descarregando cereais vindos do Báltico e regressando com sal. Portanto, em 1592, quando Cornelis de Houtman se instalou em Lisboa, as relações comerciais entre as Províncias Unidas e Portugal pareciam ter estabilizado, e os comerciantes neerlandeses eram livres de dar continuidade ao tráfico de bens através do entreposto de Lisboa, incluindo aqueles vindos da Ásia. No entanto, sabemos que a estadia de Houtman na capital portuguesa estava relacionada com a preparação da Primeira Viagem, e que a *Compangnie van Verre* foi fundada dois anos mais tarde, em 1594. O que nos leva a concluir que o embargo de 1585 não pode ter constituído a razão de fundo que

[582] Lodewycksz, *De Eerste Schipvaart*, pp. XXXI-XXXII.

despoletou este projeto. Como, de resto, também o não terá sido o segundo embargo filipino, decretado em março de 1595. Como a frota da Primeira Viagem desaferrou a 2 de abril desse ano, este embargo teria, quanto muito, o propósito de proibir a sua ancoragem a qualquer porto ibérico e no império. Mas tê-lo como justificação para o aparelhamento da frota em busca das zonas de produção das especiarias, não é cronologicamente possível. É de notar que, antes do embargo de 1585, Balthazar de Moucheron já tinha pretendido navegar para a Ásia em 1579 e, em 1595, formalizou um segundo pedido junto dos Estados da Holanda para aparelhar uma outra frota com o mesmo destino. A intenção de explorar uma rota independente era clara e as declarações de Lodewycksz parecem, desta forma, assumir um carácter de legitimação, quase de um pretexto, e menos de causalidade.

Sem dúvida que o embargo de 1585 fomentou a procura direta do sal nas Caraíbas, vital para as múltiplas cidades costeiras neerlandesas que dependiam do setor pesqueiro e da indústria da salga do arenque. Provavelmente, sem aquele embargo, os neerlandeses não se aventurariam logo em viagens interatlânticas, visto que se poderiam abastecer nos portos portugueses. Contudo, considerar o embargo de 1585, ou o de 1595, como a condição *sine qua non* para o início das viagens neerlandesas para a Ásia é demasiado redutor e pouco provável. Sabemos que, entre 1585 e 1590, as especiarias e demais tráficos de luxo asiáticos não eram um negócio em que os neerlandeses estivessem maioritariamente envolvidos, constituindo uma fatia de carga marginal a bordo dos seus navios que se abasteciam em Portugal. Estes bens necessitavam de capitais de investimento mais avultados do que aqueles que os pequenos comerciantes burgueses habitualmente movimentavam. Atendendo a esta constatação, a questão que de imediato se põe é identificar os motivos que, *de facto*, levaram a tal iniciativa. Tudo leva a crer que o interesse em navegar por meios próprios para a Ásia terá surgido devido à uma conjugação de vários fatores. Estes foram desenvolvendo-se no tempo e culminaram na década de 1590, abrindo aos neerlandeses esta oportunidade de negócio.

Entre estes fatores, encontra-se indubitavelmente a conjuntura política vinculada ao desenrolar da Guerra dos Oitenta Anos e aos efeitos que trouxe aos Países Baixos do Sul. A queda de Antuérpia em 1985 foi, neste processo, um fator determinante. Em primeiro lugar, porque fez deslocar para a Zelândia e para a Holanda poderosos investidores, possuidores de capitais e redes clientelares em diversos mercados europeus e extraeuropeus. Estes novos residentes das Províncias Unidas trouxeram consigo a apetência pelo comércio de bens de alto luxo e vieram encontrar nas cidades

neerlandesas, em especial em Midelburgo e Amesterdão, o ambiente propício ao estabelecimento dos seus negócios. Os senados de ambas as cidades eram dominados por burgueses imbuídos de um espírito de índole proto capitalista, que favoreciam as iniciativas particulares no âmbito do comércio livre. Por outro lado, o estabelecimento de famílias detentoras de avultadas fortunas nas Províncias Unidas coincidiu com a emergência de Amesterdão como entreposto de redistribuição das mercadorias de luxo aos países do norte da Europa, substituindo Antuérpia nessa função, a partir da década de 1580.

Este fenómeno de relocação de capitais sucedeu numa altura em que o aprovisionamento de especiarias aos mercados setentrionais, através do entreposto de Lisboa, se mostrava cada vez mais instável, em virtude da restruturação das cargas da Carreira da Índia e das perdas efetivas de embarcações, que afetavam a sua prestação. Por seu turno, a Senhoria veneziana e o porto italiano de Génova não constituíam alternativa de abastecimento regular e quantitativamente interessante para o mercado das especiarias no Norte da Europa, que continuava ainda em expansão na década de 1590. Este era, pois, um pólo de negócio muito atrativo, pelo que a obtenção das especiarias por outras vias se prefigurava como uma questão de bom senso comercial. Em suma, estavam reunidas as motivações e o suporte financeiro para dar início à exploração de uma rota autónoma para o Índico. Estas materializaram-se numa altura de grande expansão da frota mercante neerlandesa e de acumulação do conhecimento técnico necessário ao lançamento deste empreendimento.

Neste domínio, a frota neerlandesa estava, na década de 1590, à altura de tal empresa, tanto no que concerne a qualidade dos equipamentos, como à sua afirmação nos mercados intraeuropeus. As companhias marítimas, que detinham participações nos negócios de redistribuição de mercadorias, dominavam uma extensa de rede de rotas intraeuropeias. Desde 1550, pelo menos, e à medida que a frota portuguesa se ia retirando do circuito da redistribuição de bens à Flandres, abrira-se o caminho para a frota neerlandesa transportar bens a partir de Lisboa, estendendo o seu leque de ação do Atlântico até à Escandinávia e à Rússia. A partir da década de 1580, os bens de luxo que chegavam à capital portuguesa também seguiam a bordo para o entreposto de Amesterdão. As tripulações neerlandesas estavam, portanto, não só familiarizadas com longas estadias no mar, como também se tinham habituado ao transporte de mercadorias preciosas. Para além disso, as frequentes viagens a Lisboa possibilitaram à marinhagem um contato com as vivências do quotidiano português, tendo neerlandeses integrado as

frotas para o Brasil, para Guiné e para o Índico. Sabemos que, pelo menos desde 1580, era habitual a presença de neerlandeses a bordo de naus portuguesas, assim como era frequente o recurso ao fretamento de navios neerlandeses. O estudo do relato de Lodewycks indica implicitamente o recurso à experiência de alguns membros da tripulação, entre eles, certamente, o piloto Heydrick Dirrecksen Jolinck. No campo dos conhecimentos técnicos, também não podemos menosprezar uma segunda consequência da queda de Antuérpia, que foi a transferência para os Países Baixos do Norte de académicos protestantes, como sucedeu com o celebrado geógrafo Plancius. Quando se fixou em Amesterdão tinha em seu poder cartas marítimas de origem portuguesa, que fez publicar em 1592, e que se vieram a revelar essenciais para o sucesso dos empreendimentos neerlandeses que visavam o Índico.

A conjugação destes fatores, que se iniciou em meados do século XVI e se encontrava concluída nos primeiros anos da década de 1590, operou uma mudança de atitude em relação a uma potencial viagem à Ásia. Após o levantamento do embargo em 1590, poder-se-ia ter optado pelo reatamento da situação anterior a 1585, em que os navios neerlandeses se ocupavam unicamente da redistribuição dos bens asiáticos que desalfandegavam em Lisboa. No entanto, em 1590 as realidades tinham-se alterado irreversivelmente. A isso também não terá sido alheio o contexto político em que se inseriram.

Em 1588, com a consolidação da República das Províncias Unidas, a guerra dos Oitenta Anos entrou num período decisivo. O enfraquecimento do inimigo em qualquer frente possível tornou-se uma prioridade para o príncipe Maurício de Orange-Nassau e Johan van Oldenbarnevelt, advogado da província da Holanda nos Estados Gerais. Lodewycksz afirma que esta viagem intentava «tomar disso [do comércio] proveito como se fazia em Espanha» e para tal tinha partido «uma frota para as Índias-Orientais». Note-se que Lodewycksz não se refere a Portugal quando menciona as Índias Orientais, mas especificamente a Espanha. Ou seja, possivelmente já em 1595, à data da partida da frota de Houtman, mas seguramente em 1598, à data da publicação do relato da Primeira Viagem, Portugal tinha assumido junto do autor um estatuto de estado inimigo, como parte integrante de Espanha. É expetável que tal refletisse a posição dos seus superiores. Certo é, que as principais cidades holandesas e os Estados da Holanda forneceram material de guerra aos quatro navios da frota da Primeira Viagem e concederam-lhes licenças e isenções de portagens, atestando a relevância estratégica dada ao objetivo da viagem. Para além disso, a fonte é explícita sobre o

papel que Cornelis de Houtman assumiu durante a primeira audiência oficial com o governador de Bantam. O comandante da frota holandesa ia incumbido de negociar um tratado comercial e uma aliança de não-agressão mútua, e para tal estava munido de um regimento e de uma carta patente, que o tornava o representante legal do príncipe Maurício de Nassau junto das autoridades bantanesas. Quando Cornelis de Houtman entrou em Texel em agosto de 1597, enviou de imediato dois emissários junto do príncipe com um relatório da viagem. O mesmo sucedeu, aliás, depois do regresso da frota de Jacob van Neck, integrada na Segunda Viagem. Estas trataram-se, portanto, não só de expedições comerciais, mas revestiram-se também de interesse político ao mais alto nível.

O leque de razões pelas quais os neerlandeses iniciaram o seu programa de viagens à Insulíndia foi, pois, múltiplo e complexo, combinando razões do foro comercial e político. Não mencionando os de índole religiosa que, por não caberem no objeto desta dissertação, não foram alvo de estudo. Todos estes fatores encontraram um sustentáculo no cadinho de uma sociedade de base quase mercantilista e com uma sólida organização institucional.

Num outro plano, da leitura da fonte é percetível que os neerlandeses se encontravam bem informados sobre a rota a seguir, o que nos leva a questionar qual o papel que o *Itinerário* de Linschoten desempenhou na preparação e execução da Primeira Viagem. No que respeita à preparação da viagem, levanta-se a questão de saber se foi devido ao conteúdo desta obra, que os investidores de Amesterdão se propuseram a fundar uma companhia com o objetivo de navegar para a Insulíndia. Ao analisar as cronologias, mais uma vez, este pressuposto é demasiado redutor. Como sabemos, em 1592, Reynier de Pauw enviou a Lisboa o seu primo Cornelis de Houtman com o intuito de obter mapas da Ásia. No mesmo ano, Cornelis Claesz publicou em Amesterdão o *Thresoor der Zeevaert*, incluindo as cartas marítimas de origem portuguesa fornecidas por Plancius e Waghenaer, assim como as anotações das viagens de Dirck Gerritsz Pomp de Goa à China e ao Japão. Portanto, quando a *Compagnie van Verre* foi fundada, em maio de 1594, os seus diretores teriam ao seu dispor um conjunto de informações que os habilitavam a incluir nos estatutos da companhia, o objetivo de navegar para Java. Por essa altura, Linschoten, que tinha regressado à Holanda em setembro de 1592, encontrava-se a colaborar na preparação da primeira viagem à China pelo cabo Norte, ao serviço dos Estados da Holanda. A frota partiu em julho e regressou em outubro, e só então Linschoten começou a compilar o *Itinerário.* A versão não

editada ficou pronta em março de 1595, a um mês da partida da frota da Primeira Viagem. A tempo, decerto, de fornecer aos pilotos uma cópia contendo um conjunto valioso de informações, mas não parece viável que os diretores da companhia só nesse momento se tivessem decidido a tomar a rota do Cabo. Parece plausível pensar, que as informações do *Itinerário* terão vindo corroborar outras que os organizadores da Primeira Viagem já deveriam possuir, adicionando pormenores que constituíram uma preciosa ajuda à execução da viagem No entanto, é provável que, na sua ausência, a frota da Primeira Viagem tivesse, mesmo assim, partido para Java pela rota do Cabo. Lodewycksz dá-nos a entender que outras fontes foram consultadas, em especial sobre a rota entre o cabo da Boa Esperança e Java, que não constam do *Reys-Gheschrift.* Poderão ter sido aquelas acima mencionadas, ou outras que desconhecemos. Em todo o caso, o desenrolar do relato, com inúmeras referências a coordenadas geográficas e a inclusão de mapas, denota um estudo cuidadoso de todos os recursos que possuíam, inclusivamente das informações que lhes chegaram por via da experiência dos pilotos.

Da leitura da fonte, retiram-se várias outras conclusões de interesse. Em primeiro lugar, a importância demonstrada em procurar aguadas e pontos de abastecimento seguros e populações de índole amigável, onde fosse viável estabelecer pontos de escala no Atlântico e no Índico. Em todos os locais onde a frota largou âncora, Lodewycksz fez uma descrição exaustiva dos produtos de interesse comercial e tomou anotações das coordenadas geográficas e introduziu melhorias nos mapas que tinha em seu poder. Também adicionou uma panóplia de gravuras sobre as populações locais, a fauna e a flora de todas as regiões. Nesse sentido, esta foi verdadeiramente uma expedição exploratória.

Uma vez chegado à Insulíndia, Cornelis de Houtman ia incumbido de impor as Províncias Unidas como parceiro credível no tráfico das especiarias, em especial a pimenta. Para esse efeito, para além de firmar um tratado com as autoridades locais, tornou-se evidente, que os holandeses procuravam uma base de apoio em Java. Jacarta foi um dos poucos locais onde os holandeses estabeleceram uma boa relação com as populações, mas como aí não lograram comprar pimenta, Lodewycksz interessou-se pouco por esta cidade. Forneceu, ao invés, uma ampla informação sobre Bantam, os seus habitantes, usos e costumes e, deveras interessante, onde e como construir uma fortaleza. Desta forma, e apesar de todos os conflitos relatados, este foi, de novo, o porto escolhido para destino da frota da Segunda Viagem.

Ficou patente também, que o regimento confiado a Houtman deveria ter incluído a ida às Molucas, pois a discussão com os pilotos a este propósito decorreu durante pelo menos cinco semanas. Este objetivo inseria-se estratégia de identificar, para subsequentemente controlar, os pontos de produção das especiarias. O que veio a acontecer logo na Segunda Viagem, em 1599, quando foi deixado um pequeno contingente holandês em Banda e um outro nas Molucas.

Por último, como sublinhou Subrahmanyam, o confronto luso-neerlandês na Ásia não era um assunto bidimensional, mas antes multidimensional, envolvendo também as entidades locais. Vimos que, logo nos primeiros contatos, os holandeses tentaram explorar as fragilidades e as relações de força entre os portugueses e as autoridades de Bantan a seu favor, através da assinatura de uma aliança de não-agressão e proteção mútua. Os holandeses sabiam que os asiáticos tinham o poder de interferir no resultado do conflito com os portugueses, pelo que tentaram explorar esta via de implementação da sua presença.

A Primeira Viagem provou a viabilidade da navegação neerlandesa para a Insulíndia pela rota do Cabo. Após o seu regresso em agosto de 1597, assistiu-se a um verdadeiro frenesim de aparelhamento de frotas para Java. O diário de Lodewycksz só foi publicado em 1598. É provável que o autor, na introdução à sua obra, se referisse ao embargo decretado por Filipe III nesse ano, que proibia, mais uma vez, as frotas estrangeiras de ancorarem em águas ibéricas e no império, e não aos anteriores Nessa data, as desvantagens para o comércio neerlandês daí decorrentes seriam evidentes como, de resto, a historiografia amplamente o demonstrou. Por isso, não é surpreendente que, em 1598, tenham saído das Províncias Unidas cinco expedições rumo a Java, num total de 23 navios, pondo em marcha o movimento expansionista neerlandês para a Ásia.

FONTES E BIBLIOGRAFIA

I. FONTES

Fontes Impressas

BRITO, Bernardo Gomes, *História Trágico-Marítima*, Lisboa, Circulo de Leitores, 1994.

LINSCHOTEN, Jan Huygen, *Itinerario. Voyage ofte schipvaert van Jan Huygen van Linschoten naer Oost ofte Portugaels Indiën, 1579-1592,* Vol. 1. H. Kern, (edição), ' s- Gravenhage, uitgaverij Nijhoff, 1910. http://www.geheugenvannederland.nl/?/nl/items/KONB10:000000000000005K/&p=3&i=2&st=linschoten-vereeniging&sc=(%27linschoten-vereeniging%27%20*)%20and%20(type%20any%20%27image%20video%20audio%20text%27)/&wst=linschoten-vereeniging (acedido a 03.03.2013).

LINSCHOTEN, Jan Huygen, *Itinerário, Viagem ou Navegação de Jan Huygen van Linschoten para as Índias Orientais ou Portuguesas (...),* Arie Pos e Rui Manuel Loureiro (edição), Lisboa, Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, Lisboa, 1997.

LODEWYCKSZ, Willem, *De Eerste Schipvaart der Nederlanders naar Oost- Indië onder Cornelis de Houtman, 1595 – 1597,* vol. 1, G. P. Rouffaer e J. W. Ijzerman (edição), ' s- Gravenhage, uitgaverij Nijhoff, 1915. http://archive.org/stream/deeersteschipvaa01rouf jzerman, (acedido a 03.03.2013).

Roteiro da Primeira Viagem de Vasco da Gama, apresentação e notas de Neves Águas, Lisboa, Publicações Europa-América,1998.

De Tweede Schipvaart der Nederlanders naar Oost- Indië onder Jacob Cornelisz. van Neck en Wybrant Warwijck, 1598-1600, 2 vols., J. Keuning (edição), 's-Gravenhage, uitgaverij Nijhoff, 1938. http://www.geheugenvannederland.nl/?/nl/items/KONB10:000000000000006P/&p=2&i=11&st=Van%20zeehelden%20en%20avonturiers:%20reisverhalen%20uit%20de%2016e%20en%2017e%20eeuw&sc=(isPartOf%20any%20%27KONB10%27)/&colcode=KONB10 (acedido a 03.03.2013).

II. BIBLIOGRAFIA

1. Instrumentos de trabalho

DALGADO, Sebastião Rodolfo (1928), *Glossário Luso-Asiático*, Hamburgo, Helmut Buske, 1928.

Woordenboek der Nederlandsche Taal http://www.inl.nl/onderzoek-a-onderwijs/lexicologie-a-lexicografie/wnt (acedido a 13.03.2013)

2. Bibliografia Geral

ALBUQUERQUE, Luís (1994a), «Carreira da Índia», Luís Albuquerque (coord.), *Dicionário da História dos Descobrimentos Portugueses*, vol. 2, Lisboa: Caminho: 204-209.

ALBUQUERQUE, Luís (1994b), «Pimenta», Luís Albuquerque (coord.), *Dicionário da História dos Descobrimentos Portugueses*, vol. 2, Lisboa: Caminho: 899-902.

AYMARD, M. (1982), *Dutch Capitalism and World Capitalism*, Cambridge, Cambridge University Press.

BETHENCOURT, F. (2007), «Political Configurations and Local Powers», Francisco Bethencourt, Diogo Ramada Curto (coord.), *Portuguese Oceanic Expansion, 1400-1800*, Cambridge, Cambridge University Press: 197-254.

BOYAJIAN, James C. (1993), *Portuguese Trade under the Habsburgs, 1580-1640*, Baltimore: The John Hopkins University Press.

BOXER, C. R., (1958), «Portuguese and Dutch colonial Rivalry, *1641-1661*», *Studia*, nº2: 7-42.

BOXER, C. R. (1961), «The Carreira da Índia (Ships, Men, Cargoes, Voyages)», *O Centro de Estudos Históricos Ultramarinos e as Comemorações Henriquinas*, Lisboa, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos: 33-82.

BOXER, C. R. (1965), *The Dutch Seaborn Empire, 1600 -1800*, Londres, Hutchinson & Co. Ltd.

BOXER, C.R. (1980), *O Império Colonial Português*, Lisboa, Edição 70.

BRAUDEL, F. (1992), *Civilização material, economia e capitalismo, séculos XV-XVIII*, Lisboa, Teorema.

CHAUDHURI, Kirti (1998), «A Concorrência Holandesa e Inglesa», Francisco Bethencourt, Kirti Chaudhuri (coord.), *História da Expansão Portuguesa*, vol. 2, Lisboa, Circulo de Leitores: 82-111.

COSTA, Leonor Freire (2002), *Império e Grupos Mercantis entre o Oriente e o Atlântico (séc. XVII)*, Lisboa, Livros Horizonte.

COSTA, Leonor Freire, LAINS, Pedro, MIRANDA, Susana Münch (2011), *História Económica de Portugal 1143-2010*, Lisboa, A Esfera dos Livros.

COSTA, João Paulo (1994a), «Mamelucos», Luís Albuquerque (coord.), *Dicionário da História dos Descobrimentos Portugueses*, vol.2, Lisboa: Caminho: 671-672.

COSTA, João Paulo (1994b), «Especiarias», Luís Albuquerque (coord.), *Dicionário da História dos Descobrimentos Portugueses*, vol.1, Lisboa: Caminho: 384-388.

COSTA, João Paulo de Oliveira (2010), «A Fundação do Estado da índia e os Desafios Europeus de D. Manuel I», J. P. Oliveira e Costa e V.L. Gaspar Rodrigues (org.), *O Estado da Índia e os Desafios Europeus*. *Actas do XII seminário Internacional de História Indo-Portuguesa",* Lisboa, Centro de História de Além Mar:39-49.

COSTA, João Paulo de Oliveira (2013), *Mare Nostrum, em busca de Honra e Riqueza*, Lisboa, Temas e Debates.

CURTO, Diogo Ramada (2007), «Portuguese Imperial and Colonial Culture» Francisco Bethencourt, Diogo Ramada Curto (coord.), *Portuguese Oceanic Expansion, 1400-1800*, Cambridge, Cambridge University Press: 314-357.

CRUZ, Maria Augusta Lima (2006), *D. Sebastião*, Lisboa, Circulo de Leitores.

DE VRIES, Jan, VAN DER WOUDE, Ad (1997), *The first Modern Economy, success, failure and perseverance of the Dutch Economy, 1500-1815*, Cambridge, UK, Cambridge University Press, Cambridge.

DISNEY, Anthony R. (1981), *A Decadência do Império da Pimenta. Comércio Português na Índia no início do século XVII*, Lisboa, Edições 70**.**

DISNEY, Anthony R. (2011), *História de Portugal e do Império Português*, vol. II, Lisboa, Guerra e Paz, Editores S.A.

EVERAERT, J. G. (1998), «Soldaten, Diamantairs en Jesuiten. Nederlanders in Portugees – Indie voor 1590», Roelof van Gelder, Jan Parmentier,Vibeke Roeper, (coord.), *Souffrir pour parvenir. De wereld van Jan Huijgen van Linschoten*, Haarlem, Uitgeverij Arcadia: 80-94.

EMMER, P., GAASTRA, F. (1996), *The Organization of Interoceanic Trade in European Expansion, 1450-1800*, Aldershot, GB, Ashgate Publishng limited.

EMMER, Peter (2003), *The First Global War: The Dutch Versus Iberia in Asia, Africa and the New World, 1590-1609*, ejournal of Portuguese History, vol. 1, n.º 1, http://www.brown.edu/Departments/Portuguese_Brazilian_Studies/ejph/html/issue1/pdf/emmer.pdf (acedido a 03.13.2013).

EMMER, Peter C. (2005), «The Dutch Salt and Sugar Trades and the Making of the Second Atlantic System, 1580-1650», Inês Amorim (coord.), *I Seminário Internacional sobre o Sal Português*, Instituto de História Moderna da Universidade do Porto, Faculdade de Letras do Porto: 29-40

FERREIRA, Ana Maria Pereira (2000) «Estrangeiros na Índia no tempo de Afonso de Albuquerque», *Anais de História de Além-Mar*, vol.1: 53-58.

GAASTRA F., (2009), *De geschiedenis van de VOC*, Zutphen, Walburg Pers.

GODINHO, Vitorino Magalhães (1978), «A rota do cabo da Boa Esperança: de Vasco da Gama ao começo do século XIX», *Ensaios*, vol. II, 2 ed., Lisboa, Sá da Costa: 281-322.

GODINHO, Vitorino Magalhães (1982), *Os Descobrimentos e a Economia Mundial*, 2ª edição, 4 vols., Lisboa, Editorial Presença.

GODINHO, Vitorino Magalhães (2009), *Ensaios e Estudos. Uma maneira de pensar*, vol.1, Lisboa, Sá da Costa Editora.

GUINOTE, Paulo, FRUTUOSO Eduardo, LOPES, António (2002), *As Armadas da Índia (1497-1835)*, Lisboa, Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses.

ISRAEL, Jonathan (1989), *Dutch Primacy in world trade 1585-1740*, Oxford, Clarendon Press.

ISRAEL, Jonathan (2001), *De Republiek 1477-1806*, quinta edição, Franeker, Uitgeverij Van Wijnen.

KERNKAMP, J.H. (1934), *De Handel op de Vijand, 1572-1609*, Utrecht, Kemink en Zoon.

LOBATO, Manuel (1999), *Política e Comércio dos Portugueses na Insulíndia, Malaca e as Molucas de 1575 a 1605*, Lisboa, Instituto Português do Oriente.

LOUREIRO, Rui Manuel (2010), «Os Portugueses e o tráfico de cavalos no mar da Arábia», J. P. Oliveira e Costa e V.L. Gaspar Rodrigues (org.), *O Estado da Índia e os Desafios Europeus*. *Actas do XII seminário Internacional de História Indo-Portuguesa*, Lisboa, Centro de História de Além Mar: 457-501.

METZIG, Gregor M. (2011), «Guns in Paradise. German and Dutch Artillerymen in the Portuguese Empire (1415-1640)», *Anais da História de Além-Mar*, vol. XII: 61-87.

MURTEIRA, André (2006), «Combates luso-neerlandeses em Santa Helena», *VII Anais de História de Além-mar*, Lisboa, Centro de Estudos de Além Mar: 65-79.

MURTEIRA, André (2010), «A Carreira da Índia e as Incursões Neerlandesas no Índico Ocidental e em Águas ibéricas 1604-1608», J. P. Oliveira e Costa e V.L. Gaspar Rodrigues (org.), *O Estado da Índia e os Desafios Europeus*. *Actas do XII seminário Internacional de História Indo-Portuguesa",* Lisboa, Centro de História de Além Mar: 457-501.

MURTEIRA, André (2012), *A Carreira da Índia e o Corso Neerlandês*, Lisboa, Tribuna da História, Lisboa.

PARISOTO, Filipe (2011), *D. Isabel de Portugal, Ínclita duquesa da Borgonha (1430-1471), Diplomata europeia do século XV*, tese de Mestrado, Coimbra: *UC*, https://estudogeral.sib.uc.pt/handle/10316/18532 (acedido a 28.02.2013).

PARMENTIER, Jan (1998), «In het kielzog van Van Linschoten. Het *Itinerario* en het *Reys-gheschrift* in de praktijk», Roelof van Gelder, Jan Parmentier,Vibeke

Roeper, (coord.), *Souffrir pour Parvenir: De wereld van Jan Huygen van Linschoten 1562-1611,* Haarlem, Uitgeverij Arcadia:152-180.

PAVIOT, Jacques (2006), «Les flamands au Portugal au XVe Siécle (Lisbonne, Madère, Açores)», *Anais de História de Além-mar*, Lisboa, vol. VII: 7-40.

PEARSON, Michael N. (2007), «Markets and Merchant Communities in the Indian Ocean: Locating the Portuguese», Francisco Bethencourt, Diogo Ramada Curto (coord.), *Portuguese Oceanic Expansion, 1400-1800*, Cambridge, Cambridge University Press: 88-108.

PEDREIRA, Jorge (1998), «Mercadores e formas de mercantilização», Diogo Ramada Curto (org.), *O Tempo de Vasco da Gama*, Lisboa, Difel: 157-177.

PINTO, Paulo Jorge de Sousa (1997), *Portugueses e Malaios. Malaca e os sultanatos de Johor e Achém, 1575-1619*, Lisboa, Sociedade Histórica da Independência de Portugal.

POS, Arie (1998), «So weet men wat te vertellen als men oudt is: Over onstaan en inhoud van het *Itinerário*», Roelof van Gelder, Jan Parmentier,Vibeke Roeper, (coord.), *Souffrir pour Parvenir: De wereld van Jan Huygen van Linschoten 1562-1611,* Haarlem, Uitgeverij Arcadia: 135-151.

PRAKASH, Om (1993), «The Asian Maritime Trading Network of the Portuguese and the Dutch: a comparative analysis», Artur Teodoro de Matos, Luís Filipe F. Reis Thomaz (Coord,), *As Relações entre a Índia Portuguesa, a Ásia do Sudoeste e o Extremo Oriente. Actas do VI seminário Internacional de História Indo-Portuguesa (Macau, 22 a 26 de Outubro de 1991)*, Lisboa, Centro de História de Além Mar: 203-216.

PRAKASH, Om (2010), «Some reflections on the Portuguese in the Indian Ocean Trade», J. P. Oliveira e Costa e V.L. Gaspar Rodrigues (org.), *O Estado da Índia e os Desafios Europeus. Actas do XII seminário Internacional de História Indo-Portuguesa",* Lisboa, Centro de História de Além Mar: 277-280.

RAU, Virgínia (1984b), *Estudos sobre a história do sal português*, Lisboa, Editorial Presença.

RAU, Virgínia (1984a), *Estudos sobre História Económica e Social do Antigo Regime*, Lisboa, Editorial Presença, Lisboa.

RUSSEL-WOOD, A.J.R. (2007), «Patterns of Settlement in the Portuguese Empire. 1400-1800» Francisco Bethencourt, Diogo Ramada Curto (coord.), *Portuguese Oceanic Expansion, 1400-1800*, Cambridge, Cambridge University Press: 161-196.

SCHWARTZ, S. B. (2007), «The Economy of the Portuguese Empire», Francisco Bethencourt, Diogo Ramada Curto (coord.), *Portuguese Oceanic Expansion, 1400-1800*, Cambridge, Cambridge University Press: 19-48.

SOUSA, Augusto O. Quirino de (2002), «Bartolomeu de Lasso», Navegações Portuguesas http://cvc.instituto-camoes.pt/navegaport/b08.html (acedido a 02.03.2013).

STAPEL, F. W. (1930), «Geschiedenis van Nederlandsch-Indië», H. Brugmans *Nederlandsche Historische Bibliotheek*, nº XVI, Amsterdam: 26-46.

SUBRAHMANYAM, Sanjay (1995), *O Império Asiático Português, 1500-1700. Uma História Politica e Económica*, Lisboa, Difel.

TERPSTRA, H. (1945), «De Nederlandsch Voorcompagniën» F. W. Stapel, *Geschiedenis van Nederlandsch-Indië*, vol. II, Meulenhoff, Amsterdam: 275-475.

THOMAZ, Luís Filipe (1966), *De Malaca a Pegu, viagens de um feitor Português (1512-1515)*, Lisboa, Instituto de Alta Cultura, Centro de Estudos Históricos.

THOMAZ, Luís Filipe (1994a), «Java», Luís Albuquerque (coord.), *Dicionário da História dos Descobrimentos Portugueses*, vol.1, Lisboa: Caminho: 541-553.

THOMAZ, Luís Filipe (1994b), «Estado da Índia», Luís Albuquerque (coord.), *Dicionário da História dos Descobrimentos Portugueses*, vol.1, Lisboa: Caminho:388-395.

THOMAZ, Luís Filipe (2002), «O Malogrado estabelecimento dos Portugueses em Sunda e a islamização de Java,» Luís Filipe Thomaz (coord.), *Aquém e Além da Taprobana, Estudos Luso-Orientais à memória de Jean Aubin e Denys Lombard*, Lisboa, Centro de Estudos de Além Mar: 381-607.

VAN VEEN, Ernst (2000), *Decay or Defeat? An Inquiry into the Portuguese Decline in Asia, 1580-1645*, Leiden, CNWS Publications.

VAN VEEN, Ernst (2004), «Dutch Trade and Navigation in the China Sea during the 17th century», *Revista de Cultura*, nº 11: 114-135.

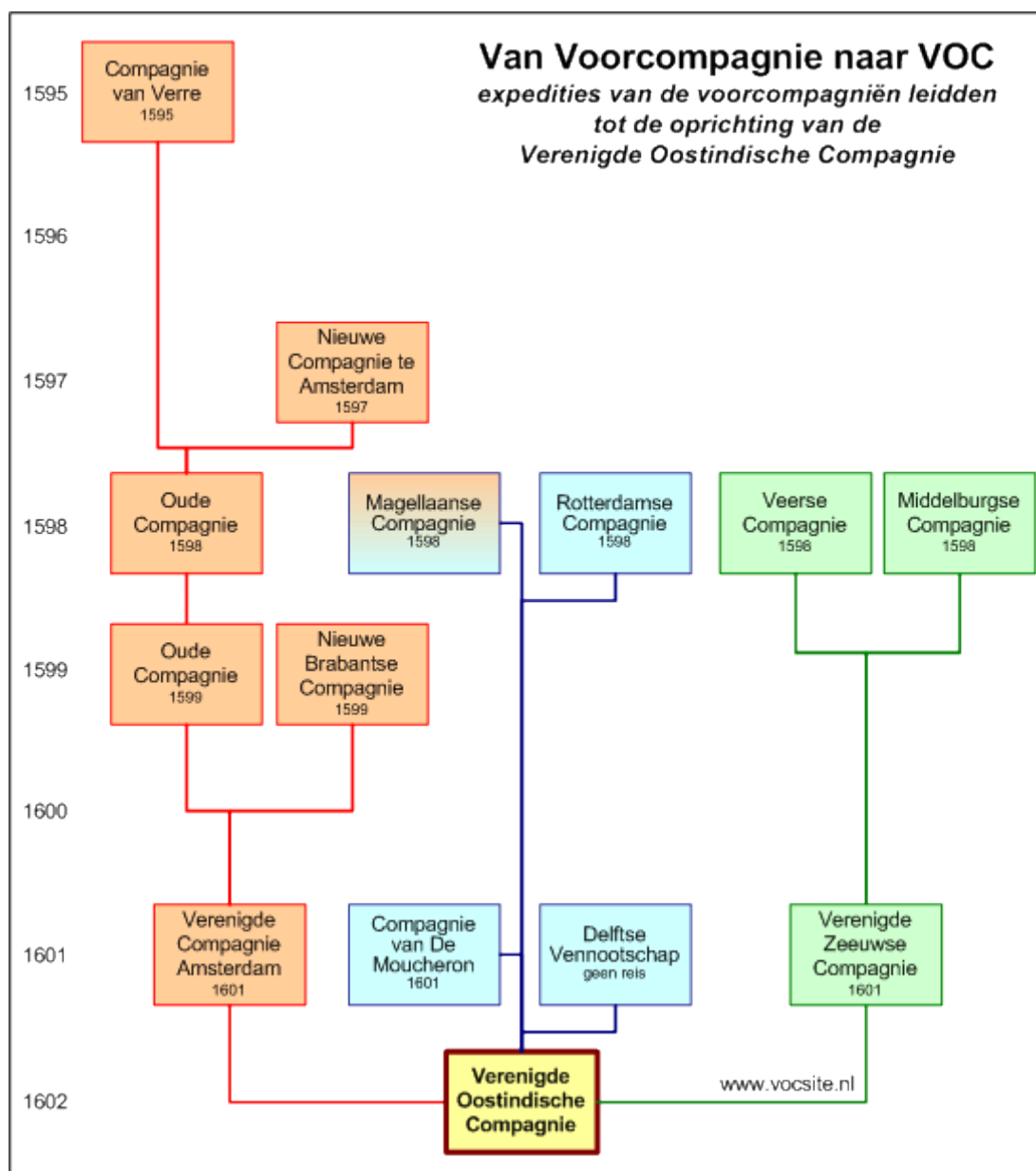
VAN VEEN, Ernst (2010), «Dutch Strategies and The Estado da Índia» J. P. Oliveira e Costa e V.L. Gaspar Rodrigues (org.), *O Estado da Índia e os Desafios Europeus*. *Actas do XII seminário Internacional de História Indo-Portuguesa",* Lisboa, Centro de História de Além Mar: 401-418.

VAN GOOR, Jurrrien (2004), *Prelude to Colonialism, The Dutch in Asia*, Hilversum, Uitgeverij Verloren.

VAN GOOR, Jurrien (2010), «Empire: Strategies and Trade. The origin of the ideas of Jan Pieterszoon Coen (1587-1629)», J. P. Oliveira e Costa e V.L. Gaspar Rodrigues (org.), *O Estado da Índia e os Desafios Europeus*. *Actas do XII seminário Internacional de História Indo-Portuguesa",* Lisboa, Centro de História de Além Mar: 419-442.

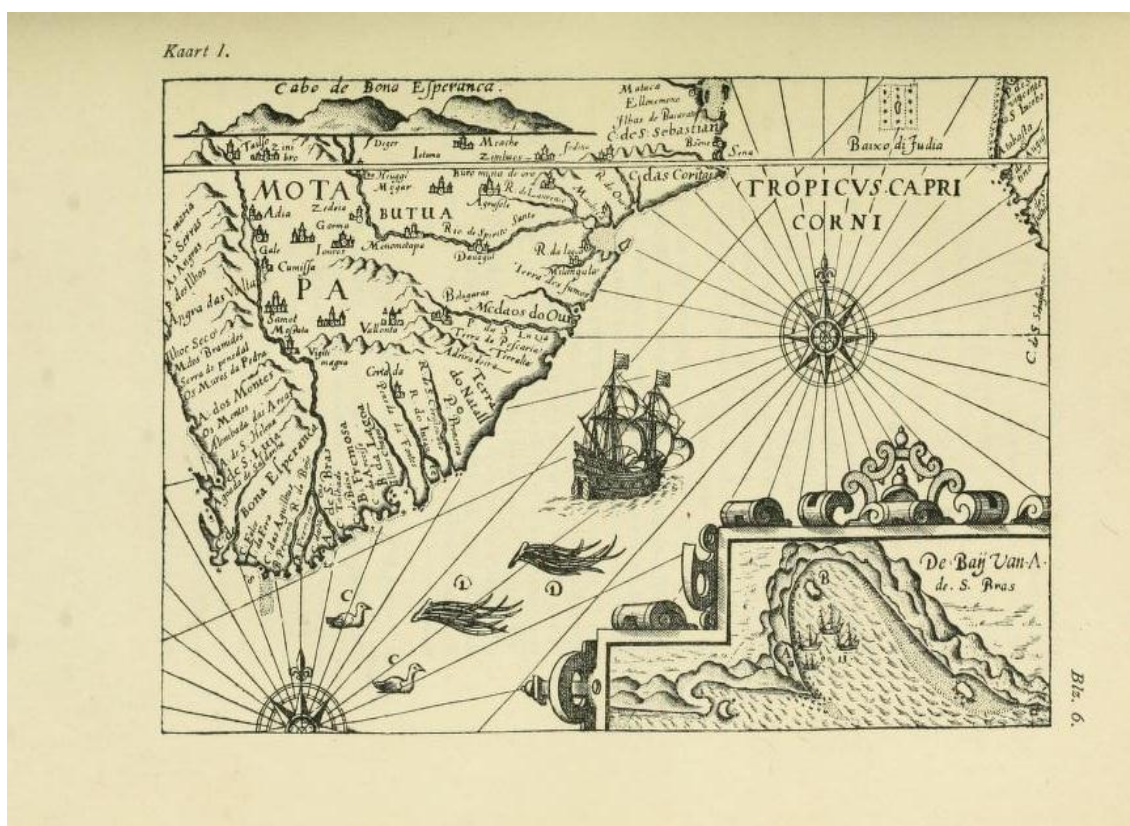
WITTEVEEN, M. (2002), *Een Onderneming van Landsbelang*, Amsterdam, Amsterdam University Press.

APÊNDICE ICONOGRÁFICO

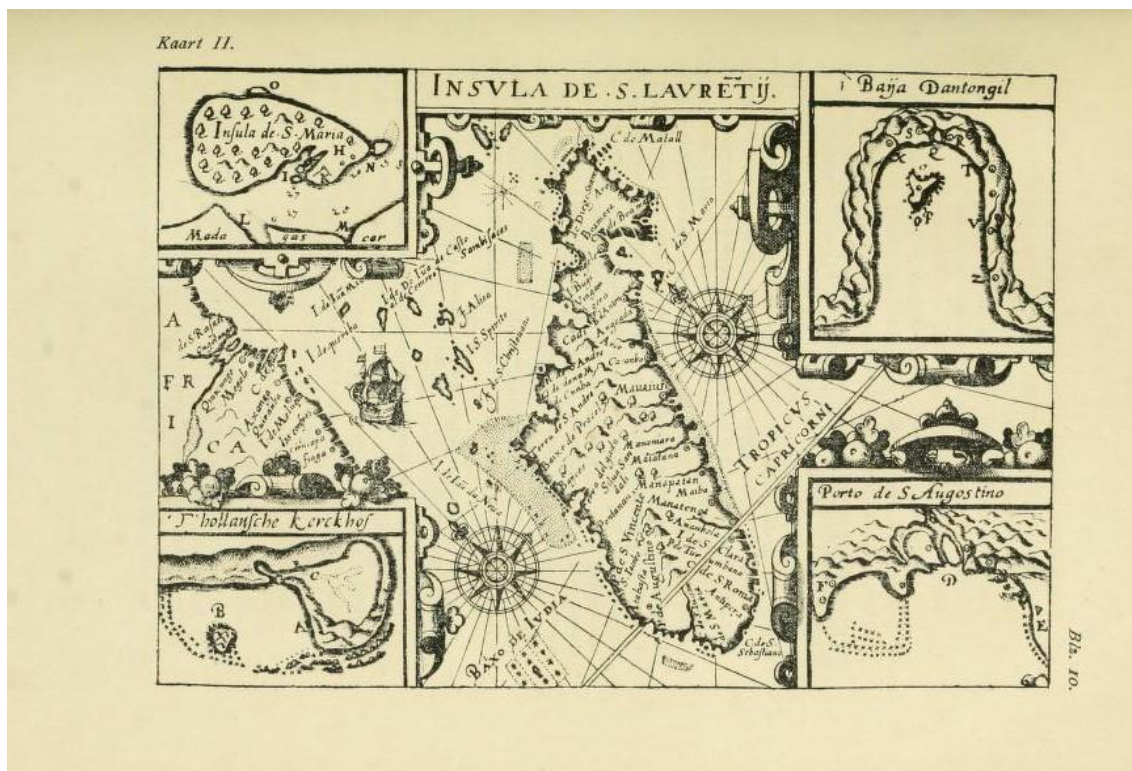
Figura nº 1: Das *Voorcompagniën* à VOC

Legenda: Das *Voorcompagniën* a VOC. As expedições das *Voorcompagniën* levaram à fundação da Companhia Unida das Índias-Orientais.

Fonte. http://www.vocsite.nl/geschiedenis/index.html (acedido a 13.03.2013)

Mapa nº 1: A passagem do cabo da Boa Esperança

Fonte: ROUFFAER, IJZERMAN 1915*:* 6.

http://archive.org/stream/deeersteschipvaa01rouf#page/6/mode/2up (acedido a 13.03.2013)

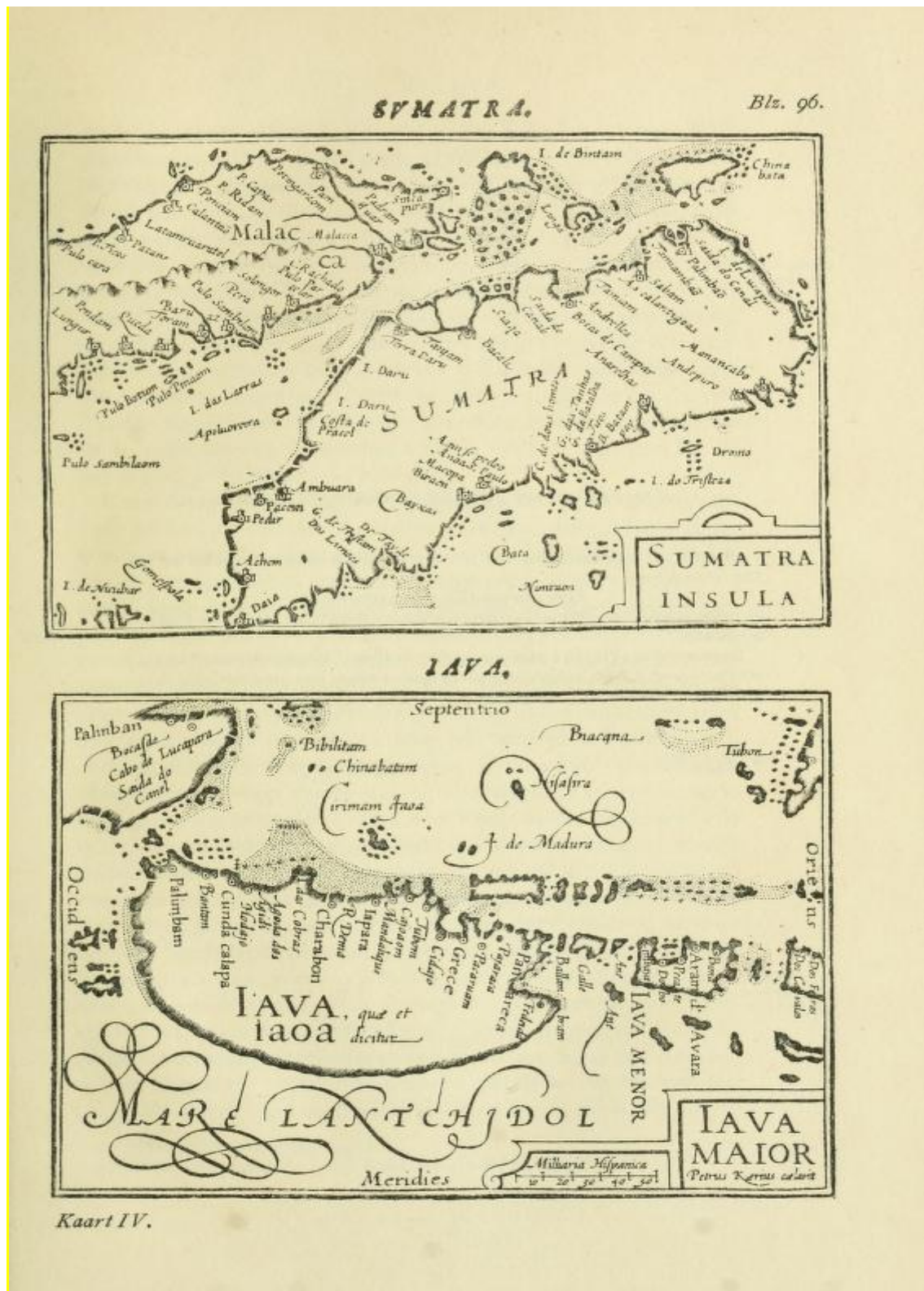
Mapa nº 2: Madagáscar com pormenor da Baía *Dantongil* e o Cemitério Holandês

Fonte: ROUFFAER, IJZERMAN 1915*:* 10.

http://archive.org/stream/deeersteschipvaa01rouf#page/n57/mode/2up (acedido a 13.03.2013)

Gravura nº 1: Flora de Samatra com pimenta

Fonte: ROUFFAER, IJZERMAN 1915*:* 68.

http://archive.org/stream/deeersteschipvaa01rouf#page/72/mode/2up (acedido a 13.03.2013)

Mapa nº 3: Samatra e Java.

Fonte: ROUFFAER, IJZERMAN 1915*:* 96. http://archive.org/stream/deeersteschipvaa01rouf#page/n165/mode/2up (acedido a 13.03.2013)

Gravura nº 2: Os Portugueses de *Panarucan*

Fonte: ROUFFAER, IJZERMAN 1915*:* 126.

http://archive.org/stream/deeersteschipvaa01rouf#page/n219/mode/2up (acedido a 13.03.2013)

Mapa nº 4: Rotas de ida e retorno da Primeira Viagem neerlandesa a Java, 1595-1597

Fonte: ROUFFAER, IJZERMAN 1915:397

http://archive.org/stream/deeersteschipvaa01rouf#page/n397/mode/2up (acedido a 13.03.2013)